

## 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. 5

6. Mai 1958

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

Erfolgreicher Boykott  
eines liberischen  
Schiffes

(ITF) Mit der Unterzeichnung eines Vertrages, durch den die Bezahlung von Heuern und die Einführung von Arbeitsbedingungen gemäss der von der ITF für

nicht kollektivvertraglich erfasste Panlibhonco-Schiffe gewährleistet werden, wurde eine weitere Boykottaktion gegen eines dieser Schiffe, dessen Besatzung die normalen Heuern vorenthalten wurden, erfolgreich beendet.

In diesem Falle handelte es sich um die unter der liberischen Flagge eingesetzte "Bodoro", die im Hafen von Helsinki angehalten worden war, da die finnischen Gewerkschaften der Transportarbeiter (Seeleute, Hafentarbeiter und Strassentransportarbeiter) sich geweigert hatten, auf einem Schiff unter einer der Schattenflaggen Arbeit zu leisten, auf dem die im Rahmen der einschlägigen Politik der ITF festgelegten Heuern und Bestimmungen über die soziale Sicherheit der Besatzung nicht eingehalten würden.

Die "Bodoro" traf am 17. April in Helsinki ein und am folgenden Tage begab sich der Sonderbeauftragte der Seeleutesektion der ITF dorthin, um den finnischen Gewerkschaften behilflich sein zu können. Da sich die für das Schiff zuständigen Agenten anfangs zu keinerlei Verhandlungen bereit erklärten, wurden bis Montag, den 21. April, alle Arbeiten auf dem Schiffe, einschliesslich der Beladung, eingestellt. Der Boykott war somit vollständig. Versuche, ihn zu umgehen, schlugen angesichts der festen Haltung der finnischen Gewerkschaften fehl.

Mittwoch, den 23. April kam es zu einer Verständigung mit den Agenten, die sich zur Unterzeichnung eines Vertrages für das Schiff bereit erklärten, worauf die Sperre aufgehoben wurde.

Als wichtigster Fortschritt kann die vertraglich verankerte Einführung der Heuern und Arbeitsbedingungen laut Vorschriften des British National Maritime Board bezeichnet werden. Demgemäss erhält z. B. ein Vollmatrose eine monatliche Heuer, die sich je nach der Dauer des Dienstverhältnisses zwischen £31.10. und £35. 15. 0. bewegt; die Heuern der übrigen Besatzungsmitglieder stehen im entsprechenden Verhältnis dazu. Früher erhielt ein Vollmatrose auf der "Bodoro" eine monatliche Heuer von ungefähr £14. Der Vertrag enthält ferner die allgemein üblichen Bestimmungen zur Regelung der Mehrarbeit, Abgeltung von auf See verbrachten Sonntagen und Feiertagen.

Die unter der Flagge Liberias eingesetzte "Bodoro" befindet sich angeblich im Besitze einer spanischen Reederei; ein Tochterunternehmen dieser Reederei ist in Panama eingetragen. Die aus Spaniern bestehende Besatzung hat ihrer grossen Befriedigung über das Ergebnis des von den finnischen Gewerkschaften durchgeführten Boykotts Ausdruck verliehen.

### EISENBAHNER

DEUTSCHE BUNDESREPUBLIK  
Lohnerhöhung für 290 000  
Eisenbahner

(ITF) Die Löhne der bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigten 290 000 Arbeiter erhöhen sich mit Wirkung vom 1. April 1958 um mindestens 10 Pfennig pro Stunde. Der

neue Tarifvertrag, der von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands ausgehandelt wurde, kann erstmalig zum 31. März 1959 gekündigt werden, falls sich nicht vorher eine grundsätzliche Veränderung der allgemeinen Wirtschaftslage ergibt.

Vor etwa einem Monat konnte die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eine Verkürzung der Arbeitszeit der Bundesbahnarbeiter durchsetzen. Sie wird ab 1. Juni 1958 von 48 auf 46 Stunden und ab 1. Oktober d. J. auf 45 Stunden verkürzt.

ITALIEN  
Neuregelung der Entlohnung  
und Arbeitsbedingungen der  
Eisenbahner

(ITF) Das italienische Verkehrsministerium veröffentlichte vor kurzem die für das Jahr 1958 gültigen Vorschriften, durch die die Entlohnung

und Arbeitsbedingungen des Personals der italienischen Staatsbahnen neu geregelt werden.

Nachstehend führen wir einige Beispiele der zurzeit entrichteten jährlichen Löhne und Gehälter an. Es handelt sich dabei um die Anfangsgehälter jeder Verwendungsgruppe in Lire (1 £ ungefähr 1 750 Lire):

Bahnhofsvorsteher: von 702 000 bis 1 071 000, je nach Rangstufe und Grösse des Bahnhofes. Ein Oberbahnhofsvorsteher bezieht ein Gehalt von 1 206 000 Lire;

Sonstiges Bahnhofspersonal: stellvertr. Bahnhofsvorsteher und Assistenten 519 000 bis 621 000;

Rangiermeister 555 000; Arbeiter im Verschubdienst 540 000, Werkmeister im Signaldienst 564 000, Weichensteller 519 000;

Zugbegleitpersonal: Schaffner 570 000 bis 669 000, Bremser 540 000;

Lokpersonal: Lokführer 621 000 bis 723 000, Lokführer-Assistenten 525 000 bis 591 000;

Baudienst: Inspektor 630 000 (Höchstgehalt 702 000), Streckenaufseher 531 000, Hilfsarbeiter 492 000.

#### JAPAN

Personal der Staatsbahnen nimmt Schiedsgerichtsentcheid an

(ITF) Der der ITF angeschlossene japanische Eisenbahnverband hat sich mit einem Schiedsgerichtsentcheid einverstanden erklärt, durch den sich die Entlohnung seiner

Mitglieder um etwas über 1 000 Yen im Monat erhöht (1 £ = 1 010 Yen).

Dieser Entscheid wurde von einer Schiedsgerichtskommission gefällt, die sich mit Lohnforderungen von 11 Gewerkschaften des Personals verschiedener Betriebe der öffentlichen Hand zu beschäftigen hatte. Die Regierung hat sich mit dem Entscheid ebenfalls einverstanden erklärt.

Lohnkonflikt bei den Privatbahnen geht weiter

(ITF) Eine Regelung des Lohnkonflikts bei den japanischen Privatbahnen ist, was die grösseren Gesellschaften betrifft, noch immer

ausständig. Einige kleinere Gesellschaften haben jedoch mit den Gewerkschaften neue Tarifverträge vereinbart. Die grosse Zahl von Gewerkschaften, bei denen diese Arbeitnehmer organisiert sind, gehört einer Föderation der Gewerkschaften des Personals der Privatbahnen an, die zur Unterstützung der Lohnforderungen eine Reihe von Streiks organisiert haben.

#### KANADA

Verhandlungen über Einmannbetrieb ergebnislos abgebrochen

(ITF) Die Verhandlungen zwischen dem Verband der Lokführer und Heizer (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen) und der Canadian Pacific Railway, die

einer Beilegung des wegen der Einführung des Einmannbetriebs von Dieselloks ausgebrochenen Konflikts dienen sollten, sind ergebnislos abgebrochen worden.

Der Präsident der Eisenbahngesellschaft wiederholte anlässlich einer Unterredung mit dem Präsidenten der Gewerkschaft, Koll. H. E. Gilbert am 29. April die bereits früher von der Canadian Pacific Railway abgegebene Erklärung, dass am 11. Mai mit der Einführung des Einmannbetriebs von Dieselloks im Verschubdienst und Güterverkehr begonnen werden würde.

### ARBEITER IM STRASSENTRANSPORT

#### FRANKREICH

Lohnerhöhung für die Strassenbahner von Lyons

(ITF) Der Force Ouvrière-Gewerkschaft, bei der die Strassenbahner von Lyons organisiert sind, gelang es vor kurzem, für diese Arbeitnehmer eine rückwirkend vom 1. März

d. J. in Kraft tretende Lohnerhöhung auszuhandeln. Der Grundlohn sowie die "technische" Zulage erhöhen sich um 6 %, die Sonderversgütung der Fahrer um 10 %.

OSTERREICH

Arbeitszeitverkürzung für  
Garagen- und Tankstellen-  
arbeiter

Tankstellen- und Service-Arbeiter aushandeln. Auf Grund dieses Vertrages, der rückwirkend zum 19. Januar in Kraft tritt, wird die bisherige Arbeitszeit von 72 Wochenstunden auf 60 Stunden herabgesetzt. Für den Nachtdienst wird die Arbeitszeit auf 5 Nächte in der Woche zu je 12 Stunden aufgeteilt, dabei ist eine im Betrieb zugebrachte einstündige Pause einzuschalten. Alle Arbeitsstunden, die über eine wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden hinausgehen, werden mit einem 50%igen Zuschlag abgegolten.

Ausser der Herabsetzung der Arbeitszeit gelang es der Gewerkschaft, eine Reihe von Verbesserungen der Entlohnung durchzusetzen. In der höchsten Lohngruppe verdient ein Arbeiter im Tagdienst nunmehr 471,60 ö. S. in der Woche und im Nachtdienst 481,20 ö. S. Eingeführt wurde ferner ein Urlaubszuschuss in Höhe eines Wochenlohnes, der nach neunmonatiger Betriebszugehörigkeit gewährt wird. Die Weihnachtsremuneration beträgt je zwei Wochenlöhne ab 5. Dienstjahr. Früher belief sie sich bei Dienstnehmern mit bis zu 10 Dienstjahren auf einen Wochenlohn und ab 10. Dienstjahr auf zwei Wochenlöhne (1 £ = ungefähr 73 ö. S.)

PERU

Ende des Einflusses der  
Kommunisten beim Kraft-  
fahrerverband

und sonstige extreme Elemente ein Ende bereitet worden sein.

Wie verlautet, stützt sich die Bewegung, die auf die Beseitigung der totalitären Einflüsse anzielt, auf etwa 40 000 Kraftfahrer, die 70 % des ehemaligen Mitgliederstandes ausmachen. Zu einer Krise kam es anfangs April, als die extremen Elemente einen gesetzwidrigen Streik organisierten und die Lage benutzten, um Störungen mit rein parteipolitischen Hintergrund hervorzurufen.

Die Erklärung, in der die Reorganisation angekündigt wurde, war von 11 Zweigstellen der Gewerkschaft unterzeichnet und enthielt die Aufforderung an die übrigen Zweigstellen, sich dem Grossreinemachen anzuschliessen. Inzwischen hatte die Gewerkschaft einen für das ganze Land zuständigen Reorganisationsausschuss eingesetzt und den Gewerkschaftsbund von Peru um seine Anerkennung ersucht.

USA

Erhöhung der Altersrente  
der LKWfahrer

ausgehandelt hat, erhöhen sich die Altersrenten einer grossen Anzahl amerikanischer LKWfahrer. Ein Fahrer, der im Alter von 60 Jahren in den Ruhestand tritt, hat nunmehr Anspruch auf eine monatliche Rente von \$ 135 (früher \$ 90). Bei Erreichung des Alters von 65 Jahren, in dem er Anspruch auf die Leistungen der Sozialversicherung hat, kann er mit einer Altersrente von \$ 75 (früher \$ 22,50) im Monat rechnen. Der Anspruch auf eine Rente stützt sich auf eine 20jährige Beschäftigungsdauer und bleibt auch dann bestehen, wenn der betreffende Arbeitnehmer innerhalb dieser Zeit bei verschiedenen Arbeitgebern als Kraftfahrer tätig ist. Die Erhöhungen der Altersrente sind durch höhere Beiträge der Arbeitgeber zur Pensionskasse

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband der Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr konnte vor kurzem einen neuen Kollektivvertrag für die Garagen-,

(ITF) Soweit sich aus einer Mitteilung über eine Reorganisation des Kraftfahrerverbandes ersehen lässt, dürfte der Beherrschung dieses Verbandes durch Kommunisten

(ITF) Auf Grund von neuen Tarifverträgen, die die der ITF angeschlossene Brotherhood of Teamsters

ermöglicht worden. Derzeit leisten rund 4 000 Strassentransportunternehmen in den 25 Bundesstaaten der USA Beiträge zu dieser Kasse und 500 Arbeitnehmer beziehen Renten. Weitere 3 300 dürften in den nächsten vier Jahren in den Ruhestand treten.

### BINNENSCHIFFER

#### Vereinbarung über die Regelung der Fahrzeit in der Rheinschifffahrt

(ITF) Am 16. April kam zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer ein Übereinkommen über eine Neuregelung der Fahrzeit in der Rheinschifffahrt zustande. Das Abkommen erstreckt

sich auf Belgien, Deutschland, Frankreich und die Niederlande. Die Schweiz ist nicht Vertragspartner.

In der Zeit vom 1. März bis Ende Oktober erhalten die Besatzungsmitglieder die gefahrene 13. Stunde mit dem einfachen Stundenlohn bezahlt. Die gefahrene 14. Stunde wird durch je eine Stunde Freizeit abgegolten. Vom 1. November bis Ende Februar wird die gefahrene 11. Stunde mit je einem einfachen Stundenlohn abgegolten und die gefahrene 12. Stunde durch je eine Stunde Freizeit. Die Freizeit kann im Einvernehmen mit dem Besatzungsmitglied ganz oder teilweise durch Geld abgegolten werden. Bei der Gewährung von Freizeit entsprechen 10 Fahrstunden einem freien Tag. Auf dieser Grundlage werden jährlich 6 freie Tage garantiert, sofern diese Freizeit nicht durch Geld abgegolten wird.

Vom 16. bis 31. Oktober und vom 1. bis 15. März wird für die gefahrene 12. und 13. Stunde je ein einfacher Stundenlohn bezahlt und die gefahrene 14. Stunde mit je einer Stunde Freizeit vergütet.

### HAFENARBEITER

#### NIEDERLANDE

#### Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter von Amsterdam

(ITF) Die Hafendarbeitersektion des der ITF angeschlossenen niederländischen Transportarbeiterverbandes gibt die nachstehend angeführten neuen Lohnsätze und

Arbeitsbedingungen der Amsterdamer Hafendarbeiter bekannt, die mit Wirkung vom 19. Januar 1958 in Kraft getreten sind. (Beträge in hfl. 1 £ = 10,64 hfl.)

Der Arbeitstag beginnt um 8 Uhr, normale Arbeitszeit 8 1/4 Stunden. im Tag bei Tagarbeit und 8 1/2 Stunden bei Nachtarbeit.

Die Arbeitswoche: 45 3/4 Stunden, wobei die Arbeitszeit zwischen 8 Uhr Montag und 12.30 Uhr Samstag fällt.

#### Arbeitsschichten:

##### A. Montag bis Freitag:

1. Vormittagsschicht: 8.00 bis 12.00 Uhr - 4 Stunden  
Nachmittagsschicht A: 12.45 bis 17.00 Uhr - 4 1/4 Stunden.  
(Jede dieser Schichten kann getrennt gearbeitet werden.)
2. Abendschicht A: 17.30 bis 22.00 Uhr - 4 1/2 Stunden.  
Erste Nachtschicht: 22.30 bis 2.30 Uhr - 4 Stunden.  
(Können nicht getrennt gearbeitet werden).

3. Erste Nachtschicht: 22.30 bis 2.30 Uhr - 4 Stunden.  
Zweite Nachtschicht: 3.00 bis 7.30 Uhr - 4 1/2 Stunden.  
(Können nicht getrennt gearbeitet werden.)

4. In dringenden Fällen können innerhalb ein und der selben Arbeitswoche die folgenden Schichten gearbeitet werden:

Nachmittagsschicht B: 13.00 bis 17.00 Uhr - 4 Stunden  
Abendschicht B: 17.45 bis 22.00 Uhr - 4 1/2 Stunden.

B. Samstage:

Vormittagsschicht 8.00 bis 12.30 Uhr - 4 1/2 Stunden.

Wenn die Arbeit durch Ausdehnung der Vormittagsschicht bis 12.45 Uhr nicht beendet werden kann, kann am Samstag nachmittag eine Schicht von 12.45 bis 17.00 Uhr, d.h. 4 1/4 Stunden gearbeitet werden. Ausserdem sind Ablöseschichten von 13.00 bis 17.00, und 17.45 bis 22.00 Uhr zulässig.

Ruhezeiten: zwischen 2 Arbeitsschichten müssen mindestens 12 Stunden ausmachen. Sie können einmal in der Woche auf 10 Stunden herabgesetzt werden.

Essenspausen: 45 Minuten zwischen den Tagschichten und zwischen der Nachmittags- und Abendschicht; 30 Minuten zwischen Abend- und Nachtschicht.

### LOHNSÄTZE

In einem dauernden Beschäftigungsverhältnis stehende Arbeitnehmer von Stauerei- und Lagerhäusern und Speditionsbetrieben: Mindestlohnsätze (in hfl.)

	<u>Anfangslohn</u>	<u>nach 6 Mon.</u>	<u>nach 1 1/2 Jahren</u>
Gelernte Hafenarbeiter und Fahrer von Gabelstaplern	70.91	72.74	75.49
Ungelernte Hafenarbeiter, Tallyleute, Waagepersonal usw.	79.61	80.06	81.44
Kranführer	79.61	84.18	87.84

Tallyleute usw. erreichen nach dreijähriger Beschäftigungsdauer einen Höchstlohn von hfl. 83,72. Fahrer von Gabelstaplern erhalten eine Zulage, durch die sich der Höchstlohn auf hfl. 82,50 erhöht.

Mindestwochenlöhne (Arbeiten, die zum grossen Teil mit mechanischen Hilfsmitteln verrichtet werden, z.B. Heizer, ungelernete Hafenarbeiter, Hilfsmonteur usw.): 75,49, Höchstlohn 77,78.

Obermonteure, Kranführer: 79,61, Höchstlohn 84,18.

Personal der Vereinigten Hafengebiete (SHB)  
(Stundenlöhne in hfl.)

Ungelernte Hafenarbeiter: Anfangslohn 1,55, nach 6 Monaten 1,61, nach 1 1/2 Jahr 1,65;

Vorarbeiter: 1,74; Waagen- und Kontrollpersonal usw.  
1,78;  
Gangbaas 1,98.

Ein Arbeiter, dem keine Arbeit zugewiesen worden ist, hat Anspruch auf einen Stundenlohn in Höhe von 80 % des Normallohnes.

Für den Umschlag gewisser Materialien und Güter wird pro Schicht ein Zuschlag von 0,68 (doppelter Satz: 1,36) entrichtet.

Personal von Leichtern und Schleppern (in dauerndem Beschäftigungsverhältnis):

Grundlohn nach 18 Monaten: 75,49, Höchstlohn: 78,23 bzw. 80,98.

Kapitäne, Schiffsführer: 78,23, Höchstlohn 80,98 bzw. 84,18.

Nichtständig beschäftigtes Personal: 13,30 im Tag, 6,65 je halber Tag; an Samstagen bis 12.30: 7,35.

Nachwachenzulage (an Bord ausserhalb des Stadtbereiches): 6,55 pro Nacht (Sonntage 8,85).

Verpflegungszulage: Erster Tag: 3,50, freie Tage: 5,00.

Aufsichtspersonal und Inspektoren: 91,85; 99,50 oder 128,85 je Woche, je nach der Beschäftigungsgruppe.

Für Mehrarbeit wird der normale Stundenlohn zuzüglich 33 % bezogen auf eine Arbeitswoche von 45 3/4 Stunden entrichtet.

Die gleiche Zulage (33 %) wird für Mehrarbeit während der Abendschicht bezahlt. Bei Nachtschicht beträgt diese Zulage 50 % und für Mehrarbeit am Samstag zwischen 12.30 und 18 Uhr wird die gleiche Zulage entrichtet.

Für Sonntagsarbeit wird durchwegs ein 100%iger Zuschlag entrichtet.

Jährlicher Urlaub: Nach einjähriger Dauer der Beschäftigung besteht Anspruch auf einen 12tägigen Urlaub plus einem Tag für jede vier Monate, somit mindestens 15 Tage.

Arbeitnehmer mit längerer Dienstzeit haben Anspruch auf einen Urlaub von höchstens 18 Tagen. Die Urlaubszulage beträgt 4 % des jährlichen Lohns.

Krankengeld (für SHB-Personal): der volle normalerweise in einer Arbeitswoche von 45 3/4 Stunden verdiente Lohn. Die Wartezeit beträgt einen Tag.

Versicherungsleistung bei Arbeitsunfähigkeit: Bei unfallbedingter Arbeitsunfähigkeit besteht Anspruch auf einen Jahreslohn zusätzlich zu den Leistungen der staatlichen Unfallversicherung (100%ige Arbeitsunfähigkeit), bei teilweiser Arbeitsunfähigkeit werden im Verhältnis abgestufte Leistungen gewährt.

## SEELEUTE

### ARGENTINIEN

48-stündiger Streik der Seeleuteverbände

(ITF) Am 28. April begann in Buenos Aires ein 48-stündiger Streik von neun Gewerkschaften, die Offiziere und Mannschaften von Hochseeschiffen und Schleppern organisieren. Sie fordern eine rund 30%ige Erhöhung der Heuern.

KANADA

Wird Neuschottland Panamaschiffe subventionieren?

(ITF) Einer Meldung im offiziellen Organ des kanadischen Distrikts des nordamerikanischen Seeleuteverbandes (Mitglied der

ITF) zufolge besteht die Möglichkeit einer Subventionierung eines unter der Panamaflagge eingesetzten Schiffes durch die Regierung von Neuschottland. Dieses Schiff würde als fast unmittelbarer Konkurrent eines kanadischen Schiffes auftreten, das ebenfalls von der Regierung subventioniert wird.

Das erstgenannte Schiff verkehrte ursprünglich zwischen Yarmouth, Neuschottland und Boston und seine Besatzung bestand aus Mitgliedern des Atlantic und Gulf District des nordamerikanischen Seeleuteverbandes. Später wurde es jedoch gemeinsam mit einem Schwesterschiff in der Karibischen See mit neuer Besatzung unter der Flagge Panamas eingesetzt, wobei manche Besatzungsmitglieder, der obigen Meldung zufolge, Heuern von nicht mehr als \$ 45 im Monat erhalten haben sollen.

Das Schiff soll jetzt wieder zwischen Yarmouth und Boston verkehren, auf welcher Strecke es dem von der kanadischen Regierung subventionierten Schiff Konkurrenz machen wird. Wie das Organ der Gewerkschaft, "Canadian Sailor", bemerkt, handelt es sich hier "um ein weiteres krasses Beispiel der Erdrosselung der kanadischen Hochseeschifffahrt durch die Reeder unter den Schattenflaggen, die sich bei ihren Praktiken keinerlei Zurückhaltung auferlegen".

GROSSBRITANNIEN

Seeleuteverband bespricht Problem der Schattenflaggen

(ITF) Einen der wichtigsten Punkte der Tagesordnung des jährlichen Gewerkschaftstages des der ITF angeschlossenen britischen Seeleuteverbandes

bildete das Problem der Schattenflaggen.

Der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, erwähnte bei seiner Ansprache den 20%igen Abbau der Heuern auf den unter den Panlibhoncoflaggen eingesetzten Schiffen des Grossreeders Onassis. "Kann man denn voraussagen, fragte er, ob Onassis die Heuern nicht um weitere 20 % kürzen wird, falls die Depression andauert? Warum will er mit den Gewerkschaften der Seeleute keine Kollektivverträge abschliessen? Weil er mit seinen Seeleuten so verfahren will, wie es ihm beliebt."

Weiters teilte der Generalsekretär der ITF mit, dass der Kapitän eines unter der Flagge Kostarikas eingesetzten Schiffes, das sich jetzt in einem englischen Hafen befindet, erst 20 Jahre alt sei und nur vier Jahre zur See gefahren sei. Anscheinend könne auch jemand ohne jegliche Seemannserfahrung ein Kapitänspatent käuflich erwerben.

Zu den von der Tagung angenommenen Resolutionen gehört eine, in der der Verhandlungsausschuss der Gewerkschaft aufgefordert wird, zur gegebenen Zeit Forderungen nach Erhöhung der Heuern und des Entgelts für Mehrarbeit geltend zu machen und eine zweite, in der dem Verhandlungsausschuss nahegelegt wird, sich für einen jährlichen Urlaub von 21 Tagen für alle Seeleute einzusetzen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

NIEDERLANDE

Sicherheit des Beschäftigungsverhältnisses der Bordingenieure vertraglich verankert

(ITF) Der langandauernde Kampf um die Sicherheit des Arbeitsplatzes der zwischen der Leitung der KLM und ihren Stewardessen

geführt worden war, hat mit dem Sieg der Stewardessen geendet. Die



KLM wollte sie bei Erreichung des Alters von 35 Jahren entlassen. Das für Amsterdam zuständige Amt des Arbeitsministeriums hat jedoch entschieden, dass sie aus diesem Grunde nicht entlassen werden dürfen. Praktisch bedeutet das, dass Stewardessen, die keinen zeitlich befristeten Anstellungsvertrag besitzen, sondern auf unbestimmte Zeit verpflichtet werden, bis zur Erreichung des Alters von 50 Jahren im Kabinendienst verbleiben können.

In den Kreisen des Personals der Zivilluftfahrt begrüsst man den Entsch. des Arbeitsministeriums als Anerkennung der Tatsache, dass auch Stewardessen, die eine gewisse Altersgrenze überschritten haben, ebenso tüchtig sind wie ihre jüngeren Kolleginnen.

USA  
Sicherheit des Beschäftigungsver-  
hältnisses der Bordingenieure  
vertraglich verankert

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung der Bordingenieure hat mit American Airlines einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge die in

den Geltungsbereich dieses Vertrages fallenden Bordingenieure auf allen Flugzeugtypen, für die die zuständigen Stellen eine mindestens dreiköpfige Besatzung in der Führerkanzel vorsehen, in ihrer Eigenschaft als Bordingenieure beschäftigt werden müssen.

Sollten die Vorschriften dahingehend geändert werden, dass dieses dritte Besatzungsmitglied entweder im Besitze eines Piloten- oder Ingenieurspatentes sein kann, so sieht der Vertrag vor, dass es sich auf allen Kursen der American Airlines um eine in den Geltungsbereich des Vertrages fallende Person handeln müsse. Falls jedoch auf Grund einer Änderung der einschlägigen Vorschriften das dritte Besatzungsmitglied Inhaber eines Pilotenpatents sein müsste, so könnte der Luftverkehrslinie das Mitführen eines zusätzlichen Bordingenieurs nicht zugemutet werden.

Transportarbeiterverband setzt  
beträchtliche Erhöhung der  
Bezüge der Navigatoren durch

(ITF) Die Sektion Zivilluftfahrt des der ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeiterverbandes meldet die Unterzeichnung eines neuen

Tarifvertrages für die bei United Airlines beschäftigten Navigatoren. Auf Grund dieses Vertrages erhöhen sich die Bezüge dieses Personals um \$ 84 bis \$ 102 im Monat, bezogen auf 70 bis 85 Flugstunden auf Maschinen des Typs DC-7. Die gleiche Flugzeit auf dem Typ DC-6 würde Erhöhungen um \$ 76 bis \$ 92 im Monat mit sich bringen.

<u>Flugstunden im Monat</u>	<u>DC7</u>	<u>DC6</u>
70	\$ 1 002.45	\$ 915.30
75	1 052.63	959.25
80	1 102.80	1 013.20
85	1 152.98	1 047.15

#### BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

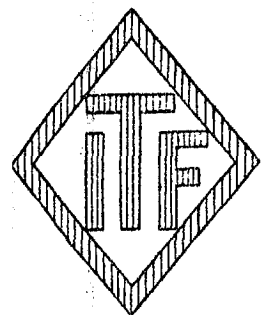
Sektion der Hochseefischer

2. und 3. Juni 1958 in Genf

25. Kongress der ITF

23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam

# INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



## PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

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

Sonder-Pressbericht des Kongresses

Amsterdam, 23. Juli 1958

### VERHANDLUNGEN DES 25. KONGRESSES

vom 23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam

Der 25. Kongress der ITF im Hotel "Krasnapolsky" wurde am 23. Juli um 10.00 Uhr eröffnet. Anwesend waren zu diesem Zeitpunkt 206 Delegierte und 51 Ratgeber, die insgesamt 88 angeschlossene Gewerkschaften von 42 Ländern vertreten. 24 Delegierte und 18 Ratgeber werden noch erwartet.

Die Zahl der angeschlossenen Mitglieder wird insgesamt auf 5.000.000 geschätzt.

Nachstehend geben wir eine Zusammenfassung der Vollversammlungen zur Kenntnisnahme der Delegierten.

### VORMITTAGSSITZUNG

23. Juli 1958

Einleitend sang der Chor der holländischen Luftfahrtgesellschaft (KLM).

Der Präsident, Hans Jahn, erklärte anschliessend den Kongress für eröffnet und erteilte dem holländischen Minister für soziale Angelegenheiten, Dr. J.G. Suurhoff das Wort.

Dr. J.G. Suurhoff erklärte unter anderem, dass es ihm eine Ehre sei, die Teilnehmer des Kongresses im Namen der holländischen Regierung und des holländischen Volkes willkommen zu heissen. Zwischen der ITF und Holland hätten immer feste Bande bestanden, und er erinnerte in diesem Zusammenhang an die holländischen Kollegen Fimmen, Oudegeest, Nathans und Oldenbroek, die bei der Föderation eine wichtige Rolle erfüllt haben. Als ehemaliger Gewerkschafter erinnere er sich gut daran, dass diejenigen, die auf anderen Gebieten arbeiten, zwischen den beiden Weltkriegen immer mit Bewunderung und etwas Neid die Arbeiten der ITF verfolgt hätten, die im Gegensatz zu anderen internationalen Gewerkschaften auf die Arbeitsbedingungen der Mitglieder von grossem Einfluss war und bis

in die entlegensten Teile der Welt durchgedrungen ist. Holland war damals stolz, der ITF Gastfreiheit gewähren zu können, und viele holländische Verbände bedauerten es ausserordentlich, dass der Hauptsitz der ITF nach London verlegt wurde. Und gerade aus diesem Grunde ist es eine besondere Freude, den Kongress in diesem Jahre hier in Amsterdam begrüssen zu können.

Aber auch andere Gründe spielten eine grosse Rolle. Holland ist seit jeher eine seefahrende Nation. Es behauptet seinen Platz in der Welt durch Handel, Schifffahrt und Verkehr. Holländische Seeleute gehörten zu den ersten Entdeckern unbekannter Gebiete.

Noch heute verdankt Holland einen Teil seiner Wohlfahrt dem internationalen Verkehr. Darum dürfen auch alle Delegierten davon überzeugt sein, dass sie für alle Probleme ein offenes Ohr finden werden.

Minister Suurhof erklärte, dass eine gewisse Verwandtschaft zwischen dem Kampf der Gewerkschaften und dem Existenzkampf des holländischen Volkes bestehe. Beide haben gelernt, dass man nichts ohne Opfer und Solidarität erreichen kann, und dass ein heftiger Kampf nicht immer zu vermeiden ist, wenn es sich um Freiheit und Unabhängigkeit handelt.

Der gleiche Geist, der die Pioniere der Gewerkschaftsbewegung beseelte in ihrem beinahe aussichtslos scheinenden Kampf für die Freiheit der Arbeitnehmerklasse, inspirierte auch die Holländer in ihrem doppelten Kampf gegen fremde Unterdrückung und die drohende See. Der gleiche Geist muss uns auch heute noch inspirieren im Kampf für Demokratie, soziale Gerechtigkeit und Menschlichkeit.

Der Präsident dankte Minister Suurhoff und gab das Wort an den Bürgermeister von Amsterdam, van Hall.

Herr van Hall sagte, dass er die Wahl von Amsterdam als Sitz des diesjährigen Kongresses besonders geeignet findet, da Amsterdam ein wichtiges Zentrum für Verkehr auf dem Wasser, zu Land und in der Luft ist und seine internationale Bedeutung der Entwicklung des Warentransportes zu verdanken hat. Im Laufe der Jahre hat Amsterdam für die Sicherstellung eines reibungslosen und ununterbrochenen Transportsystems Millionen Gulden investiert. Dies Geld wurde gut angelegt, denn jede Stadt weiss nur zu genau, dass sie, wenn sie nicht mit der Bedeutung des Verkehrs heutzutage rechnet, zum Untergang verurteilt ist. Die Stadtverwaltung von Amsterdam hat dies bereits vor dreieinhalb Jahrhunderten vorausgesehen. Dies beweisen deutlich die Wasserwege in Amsterdam mit den zum Teil heute noch erhaltenen Lagerhäusern. Darum schätzt Amsterdam auch besonders die Organisation, die die Arbeitnehmer auf diesem Gebiet vereinigt. Er begrüsst die Teilnehmer des Kongresses herzlichst und gab der Hoffnung Ausdruck,

dass man's es, was die Teilnehmer hier sehen werden, dazu beitragen wird, die Kenntnis der verschiedenen Aspekte des Strassenverkehrs zu vergrössern.

Anschliessend erteilte der Präsident Herrn C.W. van Winderden von der holländischen Transportarbeiter-Föderation das Wort.

Herr van Wingerden erklärte, dass es für die holländische Organisation eine grosse Ehre sei, den ITF-Kongress hier begrüssen zu dürfen. Eine Erinnerung an die enge Verbundenheit zwischen Amsterdam und der ITF halte er für überflüssig, da der Beweis bereits geliefert sei, dass die ITF Amsterdam nicht vergessen habe. Da sich die holländische TUC besonders für die internationalen Probleme interessiert, bewundert sie ganz besonders die Tätigkeiten der ITF und der nationalen Zentren. Seit dem Kriege wurde diese Verbundenheit noch intimer, da viele Probleme nun nicht mehr ausschliesslich auf nationaler Basis sondern auf internationaler Ebene gelöst werden können. Ausserdem machen sich jetzt die Wirkungen des Streites zwischen den Grossmächten in der ganzen Welt bemerkbar. Darum ist auch die Gewerkschaftsbewegung die einzige und letzte Hoffnung für den kleinen Mann zur Erfüllung seines Wunsches, in Freiheit und Frieden leben zu können. Die ITF zum Beispiel hat nicht nur die Interessen ihrer Mitglieder beherzigt, sondern auch Millionen Bewohner in Entwicklungsländern verteidigt und beschützt.

Besonders wolle er noch auf die Tätigkeiten bei der IAO hinweisen, Die ITF war der Grundpfeiler der gesamten internationalen Gewerkschaftsbewegung. Er sei davon überzeugt, dass der Kongress weiterhin ein leuchtendes Beispiel bleiben werde für internationale Solidarität und Kraft der ITF.

Danach gab der Präsident Kollegen H.J. Kanne vom holländischen Transportarbeiterverband für den Binnenverkehr das Wort.

Kollege Kanne sagte: Die der ITF angeschlossenen holländischen Gewerkschaften sind ganz besonders geehrt, den 25. Kongress auf holländischem Boden begrüssen zu können. Er glaube, es sei allgemein bekannt, dass die holländischen Gewerkschaftsverbände von jeher treue Anhänger internationaler Kooperation und Solidarität sind. Die heutigen Sprecher haben bereits darauf hingewiesen, dass das ITF-Sekretariat in Amsterdam gegründet wurde und holländische Kollegen, wie Edo Fimmen und J.H. Oldenbroek eine wichtige Rolle bei den Entwicklungen der Aktivitäten der ITF gespielt haben.

Wenn man diese Verbundenheit berücksichtigt, ist es wohl auffallend, dass es sich bei diesem Kongress erst um den zweiten handelt, der im Laufe von 54 Jahren in Amsterdam stattfindet. Jedoch etwas Anderes sei viel bemerkenswerter. Im Jahre 1904 waren auf dem Amsterdamer Kongress lediglich

einige wenige Pioniere aus den westeuropäischen Ländern anwesend, die die Möglichkeiten einer wechselseitigen Hilfe und Unterstützung diskutierten, ohne dass man damals von besonderer internationaler Bedeutung war. Trotzdem wurde damals der Grundstein für die heutige internationale Transportarbeiterbewegung gelegt mit seinen Millionen Mitgliedern in allen Ländern der Welt. Sie alle, ungeachtet ihrer Rasse, Lage, Farbe oder Religion haben den gemeinsamen Wunsch, die Welt zu einem Platz zu machen, auf dem man friedlich und frei leben kann. Von den ersten zögernden Anfängen hat sich die ITF zu einer Organisation entwickelt, deren Tätigkeiten - vor allem auf regionalem Gebiet - Schritt gehalten hat mit dem Wachsen und der Ausweitung der Mitgliederzahl. Es ist eine Organisation, die eine massgebliche Rolle innerhalb der spezialisierten Weltagenturen, die seit dem Kriege entstanden sind, spielt.

Nicht nur die sozialen Interessen der Transportarbeiter werden von der ITF vertreten, sondern diese Organisation hilft mit bei der Lösung wirtschaftlicher Probleme zur Erreichung eines besseren Lebensstandards.

Kollege Kanne fasste sich kurz, um nicht zu viel Zeit für seine Ausführungen zu beanspruchen. Das Arbeitsfeld der ITF sei weitaus grösser, als die wenigen Punkte, die er flüchtig erwähnte. Jedoch seien diese bereits ausreichend, um die grosse Bedeutung dieser Organisation erfassen zu können. Die holländischen Mitglieder haben sich innerhalb der möglichen Grenzen bereit gezeigt, der ITF bei der Durchführung ihrer Aufgaben zu helfen. In diesem Geiste begrüsse er die Gäste und wünsche ihnen einen angenehmen Aufenthalt in Amsterdam.

Es folgte die Eröffnungsansprache des Präsidenten.

Präsident Hans Jahn begrüsst die Delegierten und Gäste im Namen des Exekutivkomitees und des Generalrates der ITF. Amsterdam, als alte und historisch schöne Stadt, habe viele internationale Verbindungen, vor allem aber mit der ITF. Viele werden sich darüber wundern, warum seit dem Jahre 1904 erst diesmal wieder ein Kongress hier stattfindet. Amsterdam war die Stadt der Wiedergeburt der ITF nach dem ersten Weltkrieg im Jahre 1919. In Amsterdam wurde das Sekretariat gegründet mit Dão Fimmen, dessen zu frühes Hinscheiden ein schwerer Schlag war, als Generalsekretär. Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde das Sekretariat nach London verlegt.

Die holländischen Transportarbeitergewerkschaften waren von jeher ein Bollwerk der ITF. Die Zusammenarbeit zwischen den Rotterdamer Hafenarbeitern und englischen Seelenten im Streik des Jahres 1836, war die erste effektive Demonstration internationaler Gewerkschaftszusammenarbeit und einer der ersten Faktoren, für die Idee einer internationalen Zusammenarbeit auf diesem Gebiet.

Die ITF hatte hervorragende Leiter, die aus Holland kamen: Edo Piemen, als Generalsekretär, nach dem der Unterstützungsfonds für minder begünstigte Verbände benannt wurde. Nathan Nathans, ehemaliger stellvertretender Generalsekretär, und Arie Kievit, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses. Ferner sind noch erwähnenswert: Johan Brautigam, der kürzlich anlässlich seines 80. Geburtstages in seiner Geburtsstadt Rotterdam geehrt wurde. Seine Tätigkeiten bei der ITF datieren aus dem Jahre 1910. Weitere Veteranen der ITF sind: G. Joustra, E.F.A. Landskroon und L. Veenstra. Der ehemalige Generalsekretär der ITF, J.H. Oldenbroek erfüllt jetzt die gleiche Funktion bei dem IBFG.

Anschliessend gedachte der Präsident der während der beiden letzten Jahre verstorbenen Mitglieder: Cecil P. Alexander; William P. Allen; Christian Borgland; Jim Campbell; Placido D'Mello; Willi Dorchain; Ernst Fell; James Figgins; F.W. Franzen; Gilberto Golinth; Kunitaro Hamada; Ingvald Haugen; Tom Hollywood; J.K.F. Jensen; Charles Lindley; Julius G. Luhsen; Harry Lundeberg; C.F. May; Paul Perrin; Philippe Physekis; William Stott; Jerkar Svensson; A. Thiopoubs; und Spyros Vassiliades.

Sie haben ihr Leben der ITF gewidmet und viel zum Erfolg dieser Organisation beigetragen.

Anschliessend begrüßte der Präsident die offiziellen Gäste: Herr J.G. Suurhoff, Holländischer Minister für Soziale Angelegenheiten und Gesundheit; Dr. G. van Hall, Bürgermeister von Amsterdam; Mr. B. Ram, Gemeinderatsmitglied von Amsterdam für Arbeitsangelegenheiten; Herr W.L. de Vries, Holländischer Generaldirektor für die Schifffahrt; Herr W.H. Marsh, Britischer Arbeitsattaché für die Benelux-Länder; Herr R. Murray, von der Kanadischen Botschaft; Herr Susing von der Botschaft der Deutschen Bundesrepublik; Herr R. Migdal von der Israelischen Botschaft; Herr E. Bell von der IAO; und die nicht angeschlossenen Kollegen J.H. Oldenbroek vom IBFG; C.W. van Wingorden vom Holländischen Gewerkschaftsbund (IVV), W. Spickman, M. ter Borch, A.S. Büning und A. de Ruijter, Internationale Berufssekretariate mit Hauptsitz in Holland; J. Bartelski und Z. L. Zeyfert von der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Piloten der Luftverkehrslinien; und F. Bialas vom Internationalen Hauptsitz der Freien Gewerkschafter im Exil.

Ferner die Ehrengäste und Veteranen der ITF: Frau Lily Krier; J. Brautigam; K. Weigl; F. Landskroon; R. Laan, Snr; L. Veenstra; M. Leick; A. Staal; und A. Treurniet.

Die Kollegen R. Bratschi und J. Jarrigion konnten leider nicht dem Kongress beiwohnen und übermittelten die besten Grüsse. G. Joustra liegt leider infolge eines Unfalls zur Zeit im Krankenhaus, und Kollege A. Thaler konnte wegen Erkrankung nicht anwesend sein.

Zur Zeit des 1. Amsterdamer Kongresses im Jahre 1904, so fuhr der Präsident in seinen Ausführungen fort, betrug die Mitgliederzahl der ITF etwa 200.000 von etwa 12, meistens europäischen Ländern. Heutzutage zählt die ITF bereits rund 6 Millionen von etwa 200 Verbänden aus mehr als 60 Ländern. Einschliesslich der nicht angeschlossenen Mitglieder beträgt die Gesamtzahl der Verbandsmitglieder beinahe 7 Millionen. Seit dem letzten Kongress wurden 60 neue Mitglieder aus rund 20 Ländern gebucht, in erster Linie aus Afrika, Lateinamerika und Asien. Ein Erfolg der ITF für seine Arbeiten zugunsten der entwicklungsfähigen Länder.

Bemerkenswert in diesem Zusammenhange ist noch die Ernennung eines Leiters für regionale Angelegenheiten im Juni 1957 und die Gründung eines ständigen Unterausschusses für regionale Tätigkeiten. Ferner wurde das Exekutivkomitee erweitert durch regionale Mitglieder aus Afrika, Asien und Lateinamerika, und Pläne für ein afrikanisches Regionalbüro vorgebracht. Zahlreiche Missionen wurden unternommen, ganz besonders für Lateinamerika, Afrika (vom Generalsekretär), Singapur, Indien und Japan; diese beiden letzten vom Leiter des Büros für regionale Angelegenheiten in Zusammenarbeit mit dem IBFG. Die Tätigkeiten bedeuteten eine schwere finanzielle Last. Der Präsident dankte in diesem Zusammenhange denjenigen Verbänden, deren Beiträge diese Arbeiten ermöglichten.

Grosse Anforderungen stellten diese Arbeiten auch an die Sacharbeiter und den Generalsekretär Omer Becu, der aus diesem Grunde sein Amt als Präsident des IBFG aufgab. Der Kongress möchte nicht verfehlen, seine besondere Anerkennung hierfür auszusprechen.

Der Präsident kam dann auf die Ereignisse in Ungarn zu sprechen. Das ungarische Volk wurde in seinem tapferen Streit für die Freiheit von der Roten Armee niedergeschlagen. Die kürzliche Hinrichtung von Imre Nagy und Pal Maleter war ein grober Verrat. Die ITF gab sich keinen falschen Hoffnungen hin, da sie zu gut die tyrannischen Kräfte, die dort am Ruder sind, kennt. Die ITF wird weiter für Freiheit kämpfen, besonders beeindruckt von der Tapferkeit der ungarischen Arbeiter.

Inzwischen geht der Kampf in anderen Gebieten, so z.B. in Spanien, weiter.

Auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiet erwähnte der Präsident eine Konvention, die von neun europäischen Ländern gebilligt wurde. Es handelt sich hierbei um die gemeinsame soziale Sicherheit für Transportarbeiter im internationalen Verkehr und ein acht-Länderabkommen über geflüchtete Seeleute. Bezüglich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft erklärte der Präsident, dass dieser Schritt zur internationalen Integration und Koordinierung des Verkehrs bereits seit langem von der ITF befürwortet worden sei.

Weiterhin konnte endlich die Gründung einer zwischenstaatlichen maritimen Beratenden Organisation verwirklicht werden, und die Konferenz der Vereinten Nationen über das Seerecht konnte einige zufriedenstellende Ergebnisse buchen.

Diese letztere Konferenz und die maritime Sitzung der IAO gaben der ITF die Möglichkeit, ihr besonderes Interesse dem Problem der Schattenflaggen zuzuwenden, und die auf diesen Konferenzen gebilligten Massnahmen bedeuten einen Fortschritt im Streit gegen falsche Registrierungen, einem Streit, der unvermindert fortgesetzt werden wird.

Die ITF buchte weiterhin Erfolge innerhalb internationaler Gremien, deren Beschlüsse für die Transportarbeiter von grossem Nutzen sind, und trat erfolgreich auf bei Schlichtungsverfahren ihrer Mitglieder. Jedoch hat sich die ITF auch mit bevorstehenden Fragen beschäftigt, wie die Teilnehmer aus dem Tätigkeitsbericht der beiden vergangenen Jahre ersehen können.

In diesem Zusammenhange erwähnte der Präsident seine Ankündigung während des letzten Kongresses, nämlich dass der damalige Präsident der Konferenz Europäischer Verkehrsminister ihn gebeten habe, im Namen der ITF der Konferenz beizuwohnen und die Ansichten dieser Organisation vorzulegen. Dies geschah mit gutem Erfolg.

Die ITF hat viel in den letzten beiden Jahren erreicht. Die Arbeitszeit der Transportarbeiter wurde in verschiedenen Ländern verkürzt. Weitere Erfolge gehen aus dem Tätigkeitsbericht hervor.

Sicherlich gingen die Entwicklungen nicht immer wunschgemäss vonstatten. Man darf die Bedeutung der Opposition nicht aus dem Auge verlieren. Aber es steht jedenfalls fest, dass das Klima für internationale Arbeit weitaus günstiger ist als bisher. In diesem Zusammenhange hoffe er, dass der wirtschaftliche Rückgang der letzten Zeit nicht weiter um sich greifen würde, da dies die internationale Arbeit nachteilig beeinflussen würde.

Aber selbst dies entmutigt uns nicht. Während ihrer 60-jährigen Tätigkeit hat die ITF viele Erfolge für sich buchen können und viele schwere Krisen überwinden müssen. Zwei Weltkriege haben die Arbeiten gestört, aber nicht beendet. Die internationale Solidarität wurde nur noch verstärkt.

Die Gewissheit, dass Millionen Transportarbeiter auch in Kriegszeiten zu den Tätigkeiten inspirierend beigetragen haben, berechtigt uns, voller Vertrauen der Zukunft entgegenzusehen. Mit diesem Gedanken wünsche ich dem 25. Kongress der ITF allen Erfolg !

Der Kongress wurde dann bis 2.30 nachmittags vertagt.



NACHMITTAGSSITZUNG

23. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung nachmittags um 2.30 Uhr. Er sprach seine Anerkennung aus über die Verteilung der holländischen Extracausgabe des "Vrijen Volk", der holländischen Arbeiterzeitung, mit einem ausführlichen Bericht der Vormittagssitzung.

Kollege Becu unterbreitete die Vorschläge des Exekutivkomitees betr. der Zusammenstellung des Mandatsprüfungsausschusses und des Entschliessungsausschusses. Das Exekutivkomitee schlug vor, dass <sup>der</sup> letztere aus neun Mitgliedern der nachstehenden Länder bzw. Gebiete bestehen solle: Afrika, Asien, Belgien, Grossbritannien, Deutschland, Frankreich, Lateinamerika, Nordamerika und Skandinavien. Es wird gebeten, die Namen der Kandidaten um 16.00 einzusetzen.

Der Präsident unterbreitete diesen Vorschlag dem Kongress, der hiermit einverstanden war.

Kollege Becu unterbreitete dann den Vorschlag des Exekutivkomitees über die Zusammenstellung des Entschliessungsausschusses. Kandidaten aus nachstehenden 12 Ländern sollten hierin vertreten sein: Afrika, Asien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Lateinamerika, Österreich, Holland, Neuseeland, Skandinavien, USA und die Schweiz. Die Nominierungen müssen bis zum nächsten Tage, morgens erfolgt sein.

Der Präsident unterbreitete diesen Vorschlag dem Kongress, der damit einverstanden war.

Anschliessend bat er den Kongress um Einsicht der Tagesordnung. Er war mit der Tagesordnung einverstanden.

Punkt 5 der Tagesordnung: Gutheissung des Tätigkeitsberichtes für die Jahre 1956 und 1957 - hierüber erteilte er dem Generalsekretär Omer Becu das Wort.

Kollege Omer Becu erklärte, dass der Bericht lediglich eine Zusammenfassung der ITF während der genannten Periode sei. Genaue Einzelheiten wären unmöglich. Er wolle ein paar der wichtigsten Punkte erörtern.

Zunächst würde sicherlich ein jeder mit Befriedigung den steigenden repräsentativen Charakter des Kongresses feststellen. Noch nie waren so viele Delegierte aus so zahlreichen Verbänden und Ländern anwesend. Sobald der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vorliegt, kann festgestellt werden, dass mehr als 300 Vertreter von 120 Organisationen aus mehr als 40 Ländern in Amsterdam zusammengetreten sind. Nach dem Weltkrieg hat die ITF einen wirklichen internationalen Charakter bekommen. Vor dem

Kriege waren lediglich 28 Länder in der ITF vertreten. Nunmehr sind praktisch alle Länder der freien Welt angeschlossen. Seit 1956 stieg die Mitgliederzahl um 1.000.000 bis auf etwa 7 Millionen. Die Zahl der Verbände von 143 bis 200 und die Zahl der Länder von 48 auf 62. Die ITF ist mit Recht stolz auf diese Entwicklung.

Aber eine derartige Ausweitung bringt natürlich auch mehr Verantwortungen mit sich. Viele hatte die ITF bereits zu tragen, viele werden noch zu tragen sein.

Die Zahl der Kongresse und Konferenzen innerhalb sowie ausserhalb der ITF sind erwähnenswert. Sie umfassen jedoch nur einen kleinen Teil der Aktivitäten.

Die Arbeiten auf regionalem Gebiet wurden intensiviert. Mit Freude wird dann auch die Anwesenheit vieler Vertreter aus Asien, Afrika und Lateinamerika festgestellt. Ein Beweis des Erfolges. Ein Teil der Tagesordnung ist den regionalen Tätigkeiten gewidmet. Den Delegierten der erwähnten Länder wird nochmals versichert, dass sie trotz der sich im Anfangsstadium befindlichen Verbände seitens der ITF alle Hilfe und Unterstützung für eine weitere Entwicklung und zur Erreichung eines besseren Lebenshaltungsniveaus gegen koloniale Unterdrückung und zugunsten ihres Selbstbestimmungsrechtes erhalten werden. Er ging dann zum Punkt der Aktionen für internationale Solidarität über. Dieses Kapitel ist die "raison d'être" der ITF, und man ist stolz auf die auf diesem Gebiet erreichten Resultate. Oft war unsere Hilfe von ausschlaggebender Bedeutung und Dank sei den Mitgliedern, die spontane Beiträge geliefert haben. Er hoffe, dass alle auf dem eingeschlagenen Wege fortschreiten werden. Der Bericht ist das Ergebnis einer Teamarbeit und gemeinsamer Beratungen. Aufbauende Kritik sei willkommen.

Der Präsident erklärte, dass nunmehr der Tätigkeitsbericht zur Diskussion stehe.

Kollege Kanne erklärte, dass der Bericht ausserordentlich wichtig sei, der deutlich die Arbeiten des Generalsekretärs und seines Stabes verdeutliche. Seine Delegation will nicht versäumen, ihre Anerkennung für diese Arbeiten auszusprechen. Ein Gedankenaustausch über die Struktur der ITF sei notwendig. Nach dem Kriege war die Organisation expansionsfähig und zählt nunmehr etwa 6,5 Millionen Mitglieder. Dies sei jedoch nur der Beginn, da in der ganzen Welt die Gewerkschaftsbewegung weiter entwickelt werden müsse zum Nutzen und zur Wohlfahrt der Arbeiter.

Mehr als lediglich Massnahmen einer Koordinierung seien nötig. Die Arbeiter müssen im Rahmen des wirtschaftlichen und sozialen Systems eine aktive Rolle erfüllen. Dies gilt auch für die Entwicklungsländer. In dieser Richtung müsste eine gemeinschaftliche Politik verfolgt werden. Dieser Gedanke einer Zusammenarbeit datiert bereits aus dem Jahre 1930. Ein anderes Beispiel von Voraussicht datiert aus dem

Jahrell 1942 während des Krieges. Damals beschäftigte sich die ITF bereits mit Rekonstruktionsarbeiten auf dem Gebiete des Verkehrs in vom Kriege verwüsteten Ländern und dem Problem einer Koordinierung des Verkehrs.

Weiterhin wurde bereits über die Wiederherstellung der sozialen Bedingungen für die Transportarbeiter beratschlagt.

Dieser Trend innerhalb der ITF hat sich verhältnismässig schnell entwickelt und verfügt nunmehr über zahlreiche wichtige Verbindungen mit anderen internationalen Organisationen. Als Beispiel erwähnte er die gemeinsamen Arbeiten betr. der europäischen Verkehrsprobleme .

Seine Organisation sei dankbar für die geleisteten Tätigkeiten. Man fragt sich jedoch, ob die Delegierten des Kongresses den augenblicklichen Apparat wohl für ausreichend halten, um die zukünftigen Aufgaben zu erfüllen. Der Personalmangel ist akut. Im Amsterdamer Sekretariat vor dem Weltkriege arbeiteten lediglich zwei Menschen weniger als im augenblicklichen Sekretariat mit einem weitaus grösseren Arbeitsbereich. Aus diesem Grunde sind verschiedene Unterlagen auch nicht rechtzeitig genug hereingekommen, um eingehend studiert werden zu können. Das ist im gewissen Sinne unvermeidlich. Es handelt sich bei dieser Erwähnung auch nicht um einen Vorwurf. Man will lediglich die Aufmerksamkeit hierauf lenken.

Man fragt sich aber, ob der Generalsekretär, als Mittelpunkt aller Tätigkeiten, und sein Stab nicht überlastet sind, und es für den Kollegen Becu nicht zu viel sei, fünf Sektionen zu beaufsichtigen. Vielleicht könnte ein weiterer oder mehrere Assistenten eingestellt werden. Sollten sich finanzielle Schwierigkeiten in dieser Beziehung ergeben, so müssten Wege gefunden werden, diese zu überwinden.

Weiterhin wäre es vielleicht angebracht, innerhalb verschiedener Sektionen eine regionale Struktur zu schaffen. Seine Delegation beabsichtigt ein Gleichgewicht zu schaffen zwischen den Mitteln und den durchzuführenden Aufgaben der ITF.

Kollege Pequeño (Transportarbeiter Brasiliens) erklärte, den Bericht mit grösstem Interesse gelesen zu haben, und gratulierte dem Generalsekretär zu den Erfolgen, die mit so wenig Mitteln erreicht wurden.

In Lateinamerika bucht die ITF fortlaufend Erfolg. Das mexikanische Regionalbüro hat ausgezeichnete Arbeiten verrichtet.

In den sich wirtschaftlich entwickelnden Ländern - und dies trifft praktisch für ganz Lateinamerika zu - ist die Schulung der Arbeiter

von grösster Wichtigkeit. Die ITF hat ausgezeichnete Beziehungen zum IBFG, und diese beiden Organisationen müssten zusammenarbeiten, um Schulkurse für Gewerkschaftler zu gründen. Damit wäre die Möglichkeit, leitende Menschen zu haben, geschaffen. Er dankte für den Beitrag grösserer Länder und hoffe, dass in Zukunft die Hilfe für Lateinamerika und ähnliche Gebiete in anderen Teilen der Welt noch umfangreicher sein wird. Er unterstützte die Ansicht des Kollegen Kanne und meinte, dass ein grösserer Stab bessere Arbeiten zugunsten der Entwicklungsländer garantieren würde.

Kollege Robson (Eisenbahner und Transportarbeiter von Kanada) erklärte, dass seiner Ansicht nach, es nicht wünschenswert sei, dass sich eine Organisation zu viel selbst preist. Er hätte nicht viel Kritik auszuüben, möchte jedoch auf verschiedene Unzulänglichkeiten hinweisen. Der Bericht sei nicht leicht zu lesen. Verschiedene Sätze seien von unübersichtlicher Länge. Die Berichte müssten sorgfältiger herausgegeben werden.

Er erwähnte mit Freude den Besuch einer Delegation in Afrika, hätte jedoch gern etwas von den Resultaten vernommen. Er begrüßte Kollege Labinjos Ernennung zum ehrenamtlichen Vertreter für Afrika. Aber zum Arbeiten braucht man Handwerkzeug. Vor allem in den Entwicklungsländern. Bei einer derartigen Ernennung müssten Mittel zur Verfügung gestellt werden, Kollege Labinjo ging nach Kanada zum IBFG-Seminar. Später wurde ihm jedoch der Wunsch der ITF mitgeteilt, nach dem Sudan zu gehen. Wichtige Dinge haben sich in der Zwischenzeit ereignet, deren Erwähnung er im Bericht vermisst.

Weiter erwähnte er die Rundreise durch Afrika, mit Ausgangs- und Endpunkt Mexiko. Viele mexikanische Eisenbahner-Organisationen sind nicht der ITF angeschlossen. Er fragt sich, warum nicht? Es sind anständige Leute, sie arbeiten bei guten Eisenbahnen, und wenn man sie eingeladen hätte, Beobachter zu entsenden, dann hätten sie dies sicherlich getan. Im ergänzenden Bericht heisst es, dass die ITF mit den mexikanischen Problemen vertraut sei, es scheint jedoch, dass man sich keine Mühe gegeben habe, sie am Kongress teilnehmen zu lassen.

Er möchte gern die ITF nach Kanada einladen. Eine Einladung würde ohne weiteres angenommen werden, da man seine Arbeiter gern der ITF nahebringen möchte. Wenn ITF-Vertreter in Kanada waren, dann handelte es sich meistens um eine sehr kurze Zeitdauer, und es war keine Möglichkeit, sie alles sehen zu lassen.

Vor Jahren hatte man die Ehre, von Kollege Edo Finnen eine ITF-Flagge zu erhalten. Sie hängt heute noch im Büro. Sein Verband hat für die ITF in Nordamerika den Weg gebahnt, und es wäre vorteilhaft, wenn sich die ITF dort durch Vertreter bekannter machen würde. Edo Finnen hatte

erklärt, dass die ITF allen Transportarbeitern in der ganzen Welt zu helfen beabsichtige.

Dies sei der schönste aller ITF-Kongresse, jedoch sei es seiner Ansicht nach Zeit, die Ideale Edo Fimmens zu verwirklichen. Aber Verwaltung ist nicht die Sache eines Mannes. Der Stab müsste vergrößert werden. Der Generalsekretär müsste einen Stab von kompetenten Mitarbeitern haben und eine Forschungs- und Presseabteilung sei notwendig, so dass auch wirklich Informationen zur Verfügung stehen.

Kollege Bono (Argentinischer Verband des Lokpersonal) erklärte, dass die von ihm vertretene Organisation bereits vor langer Zeit gegründet und mit der ITF verbunden sei. Die Bande mit der ITF wurden jedoch für eine Dauer von 12 Jahren zerschnitten, als die Leiter durch die Diktatur gezwungen waren, nach Uruguay zu flüchten. Die ITF kam zur Hilfe, und als Argentinien vor einigen Jahren seine Freiheit wiedergewann, ergriff der Verband die erste Gelegenheit, um seine Verbundenheit mit der ITF wieder zu erneuern. Die Mitgliedschaft wurde nicht erneuert. Man zieht augenblicklich eine beobachtende Beziehung vor. Seit jener Zeit ist es zum ersten Male wieder der Fall, dass dieser Verband an einem Kongress teilnimmt, und er möchte nicht versäumen, der ITF für die Hilfe allen Dank zu übermitteln.

Die Lage im Lande sei seit der Diktatur eine andere geworden. Aber man müsse noch immer Sorge dafür tragen, dass die Leitung der Organisation in den richtigen Händen ruht. Hierbei war man erfolgreich. Als die Regierung die Autonomie des Verbandes bedrohte, wurde gestreikt, und die ITF bot ihre Hilfe an. Es war nicht nötig, diese Hilfe zu akzeptieren, aber man war trotzdem dafür dankbar.

Der Streik war erfolgreich, und die Pläne der Regierung wurden geändert.

Er sprach dann weiter über den argentinischen Verband der Werftarbeiter, der ebenfalls kein Mitglied der ITF war, jedoch von ihr Beistand erhielt. Dem Verband der Werftarbeiter wurde seitens der Regierung die Anerkennung verweigert, und er bittet den Kongress, seinen Verband zum Vermittler bei den Diskussionen zwischen den beiden Parteien zu ernennen.

Die lateinamerikanischen Länder brauchen mehr Beachtung seitens der ITF. Für dieses Gebiet kann nicht von Europa aus mit europäischen Maßstäben gesorgt werden. Wenn das Exekutivkomitee in Buenos Aires zusammentreffen könnte, würde dies für die dortige Organisation ein ungeheurer Antriebsimpuls bedeuten. Alles würde getan werden, ein derartiges Zusammentreffen zu ermöglichen. Er schlug weiterhin vor, lateinamerikanische Verbandsleiter nach Europa zu entsenden, um dort die Arbeitsweise der Gewerkschaftsbewegung zu erlernen. Die ITF müsse weiterhin Schulungsmöglichkeiten schaffen.

Die Zeit sei reif für die Gründung einer regionalen Organisation für Lateinamerika. Das mexikanische Büro konnte Erfolge buchen. Durch die lange Zeit der Diktatur jedoch wurde die ITF in Argentinien ein wenig vergessen. Jedoch ist ausreichendes Interesse für die Gründung einer regionalen Organisation mit eigenen Methoden in Lateinamerika vorhanden. Dies ist sehr wichtig, da die dortigen Arbeitgeber sich viel von den europäischen unterscheiden. Ein grosser Teil des lateinamerikanischen Strassentransports ruht zum Beispiel in Händen selbstfahrender Transportmittel-Besitzer. Eine derartige regionale Organisation wäre in der Lage, eine der lokalen Situation angepasste Vorgangsweise zu entwickeln.

Kollege Luande (Afrikanische Eisenbahner von Uganda) dankte der ITF für ihre dortigen Tätigkeiten. Der Besuch von Kollege Becu war von grossem Antrieb für die die dortigen Verbände.

Er vermisste die Verwirklichung eines von der Regierung befürworteten Kommissionsberichts zugunsten der ostafrikanischen Eisenbahner, der die Abschaffung einer Rassendiskriminierung innerhalb der Lohnskalen für Eisenbahner empfiehlt. Obgleich die Afrikaner möglicherweise ihre Pflichten besser erfüllen als Europäer oder Asiaten, beträgt die Entlohnung nur etwa ein Viertel derjenigen für die anderen Rassen. Es wird Zeit, dass hier die ITF gegen die Arbeitgeber Schritte unternimmt. Die Verwaltung ist bereits mehr als 30 Jahre alt und noch immer werden die Arbeiter auf Basis ihrer Hautfarbe bezahlt. Die Verwaltung erklärte ihren Arbeitnehmern gegenüber, dass dieses Bezahlungssystem automatisch innerhalb von zehn Jahren abgeschafft sein wird. Seiner Ansicht nach bestände kaum eine feststehende Zeitgrenze, die diesem Zustand ein Ende bereite.

Die Afrikaner in Ostafrika entwickeln sich in einem schnellen Tempo. Alle Möglichkeiten, den geistigen und kulturellen Horizont zu erweitern stehen offen. Trotz allem verweigert die Eisenbahnverwaltung ihren Arbeitern diese Möglichkeiten. Arbeiter mit niedrigen Löhnen laufen barfuss und müssen selbst oft hungern. Er hoffe, dass diesmal der Kongress in dieser Beziehung etwas positives tun könne. Bemerkte wurde noch, dass die Verwaltung ausschliesslich englisch ist.

Weiterhin werden die afrikanischen Arbeiter auch noch in Bezug auf Wohnungen benachteiligt. Einigen ist es untersagt, bei ihrer Familie zu wohnen, und man findet sie in kleinen Gemeinschaften in Blechhütten, gross genug für vier bis fünf Personen. Asiatische und europäische Angestellte geniessen Vorzüge, die den afrikanischen Angestellten verweigert werden. Der Kongress wird gebeten, dafür zu sorgen, dass die Afrikaner mit gleichem Recht behandelt werden.

Abschliessend sprach er noch darüber, dass gewisse Funktionen mit Ausländern besetzt sind, die ebenso gut von Afrikanern eingenommen werden könnten.

Der Kongress wird gebeten, auch hier Schritte zu unternehmen, so dass den Afrikanern nicht die Möglichkeit einer Beförderung genommen wird.

Kollege Knight (Seeleute und Hafenarbeiter von Granada) erklärte, dass es sich bei diesem Kongress um eine der wichtigsten Zusammenkünfte zur Zeit handele. Durch die Luftverbindungen werden die verschiedenen Weltteile enger miteinander verbunden. Kurz vor seiner Abreise bat ihn einer der Mitglieder noch, dem Generalsekretär eine vollständige Serie Briefmarken von Granada mitzunehmen. Er freut sich, ihm diese überreichen zu dürfen (Beifall). Weiterhin überreichte er dem Präsidenten der ITF eine Fahne der neugegründeten westindischen Föderation. Diese Geste weckte grossen Beifall aller Delegierten. Er sagte dabei, dass sein Land nunmehr seine echte Freiheit erhalten hätte. Obgleich nun Freiheit viele Probleme mit sich bringt, ist es doch besser, mit Problemen in Freiheit zu leben als unter kolonialer Herrschaft zu stehen.

Ohne eine Gewerkschaftsbewegung kann kein echter Frieden bestehen. Die Gewerkschaft ist das einzige Mittel, den Standard der Arbeiter aller Welt zu heben.

Kollege Akumu (Vertreter der bei der ITF angeschlossenen Mitglieder von Kenia) meinte, dass die ITF den ostafrikanischen Problemen eingehendes Interesse widmen und der Kolonialismus verbannt werden müsse, da eine Entfaltung der Gewerkschaftsbewegung nur unter einer wirklichen Demokratie möglich sei. Er dankte dem Generalsekretär für die den Verbänden von Kenia gewährte Hilfe, ohne die nie so viel erreicht worden wäre. Wenn die Arbeiter im Kampf gegen den Kommunismus eingeschaltet werden sollen, ist es notwendig, dass die ITF gewisse Schritte unternimmt. Das Exekutivkomitee müsse die Gründung eines politischen Ausschusses erwägen, um sich mit dem Kampf gegen den Kolonialismus zu beschäftigen. In einigen Teilen in Afrika war der Kampf leichter als in anderen, es sei jedoch von grösster Notwendigkeit, dass die ITF die Regierungen der mehr abseits gelegenen Gebiete auffordere, ihre Absichten über das Selbstbestimmungsrecht deutlich zu machen.

In Ostafrika macht es die Regierung der Gewerkschaftsbewegung nicht leicht. Für Versammlungen sind Lizenzen nötig, und immer besteht die Möglichkeit, dass diese Versammlung auf Tonbänder aufgenommen wird und Teilnehmer verfolgt werden. Zusammenkünfte unter offenem Himmel sind verboten, und es ist überhaupt praktisch unmöglich, etwas ungestört zu organisieren. Mit diesen Ausführungen will er die ITF bitten, diejenigen, die noch unsicher sind, zu überzeugen, dass eine Demokratie mehr effektiv ist, als eine andere Alternative.

Kollege Hildebrand (Transportarbeiter Deutschlands) meinte, dass seine Bemerkungen die Arbeit von drei Sektionen betreffen, nämlich die Seeleute,

die Hafendarbeiter und die Arbeiter in der Binnenschifffahrt. Besonders wünschenswert ist eine Behandlung des Problems der Schattenflaggen. Das Sekretariat hat diese Schwierigkeiten erklärt und die Notwendigkeit betont, die auf der in Wien angenommenen Beschlüsse betreffend diese Schiffe zu bekräftigen. In kürzlichen Besprechungen kam man zu der Schlussfolgerung, dass die augenblicklichen Mittel nicht ausreichend seien, um ein Problem zu lösen, das ständig schwieriger wird. Wir können freimütig zugeben, dass wir innerhalb unserer Möglichkeiten alles getan haben, aber es war nicht möglich, die in Oslo und Stockholm gesteckten Ziele zu erreichen. Seiner Meinung nach dürften die Hafendarbeiter in aller erster Linie in der Lage sein, diese Probleme zu lösen.

Es ist besonders wichtig festzustellen, welche Seeleute auf diesen Schiffen angemustert wurden. Sie waren nicht organisiert, und 90 % derselben kamen aus Griechenland. Er fragte, was die griechischen Verbände tun, um diese Situation zu erläutern. Er erwähnte den Fall, dass die Besatzung eines Schiffes entlassen wurde und innerhalb von 24 Stunden eine neue andere Besatzung vorhanden war.

Die wirtschaftlichen Aspekte dieses Problems müssen eingehend betrachtet werden, denn selbst kollektive Abkommen sind keine befriedigende Antwort. Die deutschen Reedereien haben sich kürzlich an die Regierung gewandt und darauf gedrungen, Steuerermässigungen zu bewilligen, um so den Reedereien die Möglichkeit einer Konkurrenz mit den Panlibhoncoschiffen zu bieten. Wenn sein Verband zur Teilnahme an den Diskussionen aufgerufen worden wäre, hätte er erklärt, dass es nicht möglich sei, dieses Problem auf der Basis von Besteuerung zu lösen. Persönlich sei er der Ansicht, dass dieses gigantische Problem aufs Neue im Exekutivkomitee behandelt werden und die Gründung eines Dreiparteienkomitees erwogen werden müsse, um einen Ausbau dieser Flotten zu verhindern. Weiterhin schlug er vor, dass eine Sektionskonferenz mit den amerikanischen Kollegen das Problem diskutieren müsste, das mit der grossen Zahl der amerikanischen Schiffe zusammenhängt, die unter falschen Flaggen fahren. Unter Hinweis auf die Voraussetzungen für Hafendarbeiter erklärte er, dass es in Deutschland notwendig sei, im Laufe dieses Jahres die Forderungen anzukurbeln, vor allem im Zusammenhange mit der Freizeit. Sie haben dieses Problem mit Kollegen benachbarter Länder diskutiert. Weitere Fortschritte im Augenblick seien besonders schwierig, da die Reedereien meinen, dass die Konkurrenz in benachbarten Häfen wüchse. Die Zeit sei nun reif, um in einer Sektionskonferenz zu erwägen, ob die Praxis nationaler Abkommen aufrechtzuerhalten sei.



Abschliessend erwähnte er Diskussionen betreffend das Problem der Rheinschiffer, die mit Organisationen anderer am Rhein liegender Staaten stattfanden. Er fragte, ob die originale Fassung der internationalen, Solidarität so wie diese zur Zeit Edo Fimmens beabsichtigt war, nicht durch nationale Erwägungen beeinflusst worden sei. Er würde es begrüßen, wenn diese Angelegenheit zur Hand genommen werden würde, und neue Wege und Mittel für die Zukunft besprochen werden würden.

Nach Bekanntmachung der Namen der Kandidaten für den Mandatsprüfungsausschuss vertagte der Präsident den Kongress bis 17.00 Uhr.

## VORMITTAGSSITZUNG

Donnerstag, den 24. Juli 1958

Der Präsident, Hans Jahn, eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr morgens. Er übermittelte einen Willkommensgruss des Herrn Valentgoed, Generaldirektor für Arbeitsangelegenheiten, Holland.

Kollege E.M.N. Kanyama, (Transportarbeiter von Tanganjika), begrüßte den Kongress im Namen aller Transportarbeiterverbände von Tanganjika. Er dankte dem Generalsekretär und dem Exekutivkomitee der ITF für die gewährte Hilfe, wodurch es ermöglicht wurde, am Kongress teilzunehmen. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Generalsekretärs im Zusammenhange mit den Bemühungen der ITF, mit allen Mitteln Kolonialismus und Imperialismus zu bekämpfen, erwähnte er die Verhinderung von Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerkschaften durch Regierungsmassnahmen und appellierte an den Kongress, den Arbeitern aller unterdrückter Länder helfend zur Seite zu stehen. Genau wie seine Kollegen habe er alle Anerkennung für den Tätigkeitsbericht der ITF. Die Entwicklung der ITF ging schnell vonstatten, ein Beweis ist dieser Kongress, auf dem mehr als 300 Delegierte anwesend sind. Die afrikanischen Gebiete seien jedoch nur durch wenige Abgesandte vertreten, und aus diesen Grunde bitte er die ITF, die afrikanischen Verbände zu ermutigen, damit auf dem nächsten Kongress ein Viertel der Anwesenden Vertreter Afrikas sind. Er erwähnte den kleinen Stab des ITF-Sekretariats und befürwortete dessen Vergrößerung, so dass die ITF ihre Aktivitäten ausbauen kann. Bezüglich der Beziehungen mit angeschlossenen Verbänden betonte er die Dringlichkeit finanzieller Hilfe für die jungen afrikanischen Organisationen, die diese sicherlich nötiger brauchen als die europäischen, so dass es den afrikanischen Gewerkschaften ermöglicht wird, echte Freunde und Kollegen für die Gewerkschaftsbewegung zu werden. Anschliessend sprach er über die mit Erfolg gekrönte Afrikareise des Generalsekretärs im Jahre 1957. Seit diesem Besuch wuchs die Mitgliederzahl seines eigenen Verbandes im Laufe eines Jahres von 369 auf 7.000. Omer Becu hat bei den Transportarbeitern von Tanganjika den Ruf eines zugänglichen Europäers mit der Fähigkeit, zu ermutigen. Sein einziger Wunsch jedoch sei, dass der nächste Besuch von längerer Dauer sein möge. Bezüglich des Vorschlages, Kollege Labinjo als afrikanischen Vertreter zu ernennen, möchte er eindringlich betonen, dass er ein voll bezahlter regionaler Beamter sein solle so wie in Lateinamerika und Asien.

Bezüglich der Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG erklärte Kollege Kanyama, dass die afrikanischen Arbeiter in der gleichen Situation seien wie die unterdrückten Arbeiter in Ungarn. Der Name Chruschtschev sagt den afrikanischen Arbeitern wenig. Der Unterdrücker hier ist die englische Regierung. Die ITF müsse objektiv sowohl gegen den Kolonialismus

als auch gegen den Kommunismus handeln. Die Arbeiter im kolonisierten Afrika setzten alle ihre Hoffnung und Inspiration im Kampf gegen imperialistische Ausbeutung auf die ITF. Die Arbeiter von Ghana sind auf dem Kongress als Vertreter einer freien Nation anwesend. Auf dem nächsten Kongress müsste auch die Fahne der ost-afrikanischen Gebiete flattern.

Kollege Kanyama sprach dann über die Schulungsarbeiten des IBFG und der "World Assembly of Youth" in Ostafrika. Diese enthalten unter anderem auch Studienreisen nach Verbänden in Europa, sowie weiterhin die Organisation von Schulungskursen für Gewerkschaftspersonal. Er forderte die ITF auf, etwas Ähnliches zu organisieren. Auf seiner Reise im Jahre 1957 zeigten sich die Verbände der Eisenbahner bereit, den afrikanischen Verbänden über die ITF zu helfen. Weiterhin betonte er die Notwendigkeit einer Organisation für eine afrikanische Konferenz aller Verkehrsunternehmen (transport block conference) im Hinblick auf die guten Resultate, die auf der Konferenz des IBFG in Ghana erreicht wurden. Er unterbreitete der ITF den Wunsch, die nächste Sitzung des Exekutivkomitees in Afrika abzuhalten.

Kollege T. Nishimaki (japanischer Verband der Seeleute) dankte der ITF für ihre Hilfe und Zusammenarbeit bei der Lösung der Probleme der japanischen Gewerkschaften besonders hinsichtlich der Anerkennung des japanischen Eisenbahnerverbandes und des Zurückhalten japanischer Fischer in Korea. Er betonte das hohe Ansehen, das die ITF in Japan genießt. Ein Beispiel hierfür sei der kürzliche Entschluss des japanischen Verbandes des Lokpersonals, Mitglied der ITF zu werden. Im Zusammenhang mit der Internierung der japanischen Fischer seitens der Koreanischen Regierung erklärte Kollege Nishimaka, dass dem Abkommen bezüglich der Freilassung von 922 japanischen Seeleuten (Februar 1958) erst am 18. Mai 1958 nachgekommen worden sei, und die diplomatische Konferenz zwecks Diskussionen über die "Rhee Line" u.a., die ursprünglich im März 1958 stattfinden sollte, demgemäss ebenfalls vertagt wurde. Inzwischen erfolgten weitere Internierungen seitens der koreanischen Regierung. Bis jetzt wurden 85 japanische Fischer festgehalten. Ende Mai war nichts bekanntgemacht über die Freilassung von japanischen Fischern, die bereits ihre Strafe verbüsst haben und deren Entlassung vorzunehmen war.

Probleme der Fischerei, die von der Konferenz bereits behandelt wurden, müssten einem Sonderkomitee vorgelegt werden. Die koreanische Delegation dieses Ausschusses sei jedoch erst an jenem Tage angekommen. Es wäre vielleicht angebracht, das Problem der Internierten als erstes auf dem Sonderausschuss zu behandeln, da bisher ein positives Ersuchen für ihre Freilassung noch nicht ausgearbeitet wurde. Die ITF wird ersucht, weiterhin in dieser Angelegenheit zu helfen. Abschliessend dankte Kollege Nishimaki für die Arbeiten der Maritimen Konferenz im Zusammenhang mit der Förderung des Zustandekommens internationaler Abkommen für die Probleme der Seeleute und betonte die Wichtigkeit einer baldigen Zusammenkunft der zweiten asiatischen maritimen Konferenz.

Kollege R. Dekeyzer (Transportarbeiter Belgiens) erwähnte die bemerkenswerten Leistungen und Fortschritte des Ansehens und des Einflusses der ITF, vor allem auch die Arbeiten des Generalsekretärs in dieser Hinsicht. Er erwähnte weiterhin die wichtige Rolle, die die ITF über die IAO erfüllt hat im Zusammenhang mit der Registrierung, geregelten Beschäftigungsverhältnissen, der Betriebssicherheit der Hafentarbeiter und der Einrichtung von Heuerstellen. Dies ist nicht länger das Vorrecht ausschliesslich der grossen Häfen, sondern gilt für Europa, Asien und Afrika. Die IAO hat einen Kodex für die Durchführung der Betriebssicherheit in den Häfen herausgegeben. Es ist nunmehr die Aufgabe der Hafentarbeiterorganisationen, diesen durchzuführen. Anschliessend sprach Kollege Dekeyzer über die "Internationale Charta der Fischer" entworfen von der ITF und über die Konferenz der IAO im Jahre 1958 (Billigung von drei Konventionen betreffend die Arbeitsbedingungen der Fischer und die Billigung einer Resolution für die Gründung einer ständigen Dienststelle, die die sozialen Angelegenheiten innerhalb der Fischwirtschaft zu regeln hat.)

Dekeyzer forderte eine fortgesetzte Ausweitung der Aktivitäten der ITF, eine Forschungsabteilung der ITF und einen fortgesetzten Kampf für die Freiheit der Völker dieser Welt.

Kollege W.M. Chakulya (Strassentransportarbeiter von Rhodesien) begrüsst die Konferenz im Namen der Transportarbeiter von Nordrhodesien und dankte der ITF für ihre Hilfe, die es ihm ermöglichte, nach Amsterdam zu kommen, und die es seiner Gewerkschaft möglich machte, Schwierigkeiten zu überwinden.

Dann gab er einen Überblick über die schwierige politische und gewerkschaftliche Lage in Nordrhodesien. Vor 34 Jahren wurde dies Protektorat gegründet und ein Vertrag zwischen dem Gouverneur und der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft geschlossen. Er sprach über die jetzigen Verhältnisse betreffend Diskriminierung der afrikanischen Bevölkerung auf politischen, wirtschaftlichem, sozialem und erzieherischem Gebiet. Bei der gesetzlichen Körperschaft waren nur vier afrikanische Mitglieder vertreten. 45.000 Kinder hatten keine Gelegenheit, eine Schule zu besuchen. Eine neu vorgeschlagene, gesetzliche Körperschaft hätte für 80.000 Europäer 14 europäische Vertretungen und für 3.000.000 Afrikaner nur acht Vertreter. Die afrikanischen Arbeiter protestieren hiergegen und fordern eine Gleichheit der Vertretung. Sie waren auch gegen die Gründung der zentralafrikanischen Föderation, die keine "partnership" darstellte. Der Status einer Kolonie mit Selbstverwaltung wurde für das Jahr 1960 vorgeschlagen. Das bedeutet dann ein neues Südafrika, die Dominierung der afrikanischen Bevölkerung durch eine weisse Minorität. Die Arbeiter protestieren gegen diesen Status, der eine Spaltung von Nordrhodesien befürwortet. Hinsichtlich dieser Ausführungen fordert er den Kongress auf, die Aufmerksamkeit der Britischen Regierung auf dieses Problem zu lenken.

Kollege Chakulya forderte die ITF auf, mehr Schulungstätigkeiten zu zeigen einschliesslich des Trainings von afrikanischen Gewerkschaftsführern und weiterhin die Anberaumung einer afrikanischen regionalen Transportarbeiterkonferenz zu veranlassen. Er appellierte an die grossen Verbände in den Vereinigten Staaten und Europa, der ITF Fonds zur Verfügung zu stellen, um so eine regionale Organisation auf fester Basis zu ermöglichen. Weiterhin betonte dieser Kollege die Dringlichkeit, das aus zehn Mitgliedern bestehende Exekutivkomitee der ITF bis auf 15 zu vergrössern und afrikanische Vertreter darin aufzunehmen. Der Besuch des Generalsekretärs war ein Markstein in der Geschichte seines Verbandes.

Kollege Z. Benash (Seeleute von Israel) sprach seine Anerkennung aus über die Arbeiten der Sektion der Seeleute bei der ITF. Er betonte nachdrücklich die Notwendigkeit der Schulung lokaler Leiter und erwähnte die Arbeiten der Histradut (Israeli General Confederation of Labour), die den neuen Organisationen hilft, indem sie ihnen die Erfolge und Fehler ihres eigenen Systems zeigt. Viele Besucher aus Afrika und Asien kamen nach Israel zum Studium der dortigen Gewerkschaftsbewegung. Besonders gedachte er in diesem Zusammenhange des Besuches des Präsidenten und Generalsekretärs der ITF.

Kollege N. Wälläri (Verband finnischer Seeleute) überbrachte gleichfalls Grösse der neu angeschlossenen Organisation finnischer Schiffsoffiziere. Er sprach über die vom finnischen Verband der Seeleute unternommenen Massnahmen gegen die Panlibhonco-Schiffahrt. 15 % der finnischen Flotte läge infolge dieser Konkurrenz still. Am 14. Juli 1958 hat der Verband gegen die nach Finnland kommenden Panlibhonco-Schiffe einen totalen Boykott ausgerufen. Es war sehr schwierig diese Aktion durchzuführen, da die kommunistisch beherrschte Hafenarbeiterorganisation gegen diesen Boykott war. Auf ihrer Seite stand jedoch der finnische Verband der Lotsen. Auf diese Weise konnten keine Schiffe den Hafen verlassen, es sei denn auf illegale Weise. Die Aktion der Lotsen war eigentlich illegal und strafbar. Der Seeleuteverband hat jedoch dem finnischen Seefahrtsamt (Board of Navigation) mitgeteilt, dass im Falle eines Vorgehens gegen die Lotsen, dieses eine Aktion gegen den Staat bedeuten würde. Die Aktion des finnischen Verbandes der Bemannung von Misbrechern (die Bemannung setzte sich ausschliesslich aus Mitgliedern des Seeleuteverbandes zusammen) konnte jeglichen Kontakt mit der See verhindern. (Herbei bemerkte der Sprecher, dass er es begrüessen würde, wenn sich die Gelegenheit biete, den Kongressdelegierten einen Film über die finnische Seefahrt zu zeigen).

Der "Board of Navigation" wünschte eine Fortführung dieser legalen Aktion.

Das Exekutivkomitee des Verbandes finnischer Lotsen hat sich einstimmig für den Anschluss an die ITF entschieden. Dies musste bei seinem Kongress bestätigt werden. Dann sprach Kollege Wällari über die Aktionen seines Verbandes gegenüber gewissen liberischen Schiffen. Die letzte war die gegen das liberische Schiff griechischen Eigentums "Dimitracis", das durch die Lotsen verhindert wurde, den Hafen zu verlassen. Er erklärte, dass es notwendig sei, gegen diese Gefahr weltumfassende Aktionen zu führen.

Der Präsident, Hans Jahn, begrüßte den Generalsekretär des IBCG, J.J. Oldenbroek.

Kollege J.D. Randeri (Indische Schiffsoffiziere) sprach im Namen der Seeleute und Hafenarbeiter von Indien. Er erwähnte die freundschaftlichen Kontakte seines Verbandes zu der Vereinigung der Offiziere der britischen Handelsmarine und der Zivilluftfahrt sowie zu den amerikanischen Seeleuteorganisationen durch Vermittlung der ITF. Er erinnerte daran, dass sein Verband, der sich vor zwölf Jahren der ITF angeschlossen hat, der einzige Verband Indiens sei, der volle Beiträge leistet. Er sprach voller Bewunderung über die Arbeiten der ITF, die diese trotz des kleinen Budgets zugunsten der Arbeiter aller Transportzweige leistet. Besonders betonte er in diesem Zusammenhange die Hilfe der ITF im kürzlichen erfolgreichen Streik gegen die Föderation indischer Hafenarbeiter.

Kollege Becu bat nun um die Nominierungen für den Entschliessungsausschuss.

Kollege E. Sano (Philippinischer Transportarbeiterverband) begrüßte den Kongress im Namen der philippinischen Transportarbeiter-Organisationen. Er sprach anerkennend über den Tätigkeitsbericht, betonte aber die Notwendigkeit, diesen in die wichtigsten Dialekte der verschiedenen Sprachen zu übersetzen. Er beschrieb dann die Lage der philippinischen Arbeiter, die von den Arbeitgebern ausgenutzt werden, und zwar grösstenteils im ausländischen Interesse. (Seite 19 und 20). Er übermittelte der International Co-operation Administration den Dank der philippinischen Arbeiter für ihre Tätigkeiten auf dem Gebiete der Schulung und sprach weiterhin noch über die interessanten Informationen betreffend Arbeitsorganisation, die er selbst während seines dreimonatigen Aufenthalts in Grossbritannien erhielt. Er bat um die Zusammenstellung der Exemplare der letzten Transportarbeiterabkommen zwecks schneller Kenntnisnahme sowie um Informationen über geregelte Beschäftigungsverhältnisse, Arbeitseinsatz, Krankengelder, Heuern und andere Arbeitsbedingungen. Abschliessend dankte der Kollege Sano der ITF für die den philippinischen Transportarbeiterverbänden geleistete Hilfe.

Kollege R. Faupl (Internationale Vereinigung der Maschinisten) sprach über die wichtige Rolle der ITF für die Aufrechterhaltung von Frieden und Freiheit und Lösung sozialer Probleme. Er betonte die begrenzten Mittel der ITF bei der Durchführung ihrer enormen Arbeiten.

Er wiederholte seinen Bericht auf dem Wiener Kongress über den Streit um den "Flying Tiger", wobei sein eigener grosser Verband ohne die Solidarität und Hilfe der ITF und der britischen Verbände hilflos gewesen wäre. Er forderte, dass die ITF Erleichterungen erhalten müsse für die Durchführung ihrer Arbeiten auf modernem Wege, die unserer modernen Zeit entsprechend.

Kollege T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute) erachtete es für seine Pflicht als leitende Persönlichkeit der Sektion der Seeleute bei der ITF, die Anerkennung der Seeleute zu übermitteln, besonders die der britischen Seeleute für die vielen Dienste, die die ITF während der letzten 15 bis 20 Jahre, besonders aber während der beiden letzten Jahre geleistet habe. Er erwähnte die Arbeiten der Sektion Seeleute (im Tätigkeitsbericht nicht eingehend behandelt) u. a. zwei maritime Konferenzen und sechs maritime Komitees. Er erwähnte besonders noch die Revision der Internationalen Arbeiterkonvention No. 93 (Heuer, Arbeitszeit und Besatzung) auf der kürzlichen 41. (Maritimen) Konferenz der IAO, die eine getrennte Ratifizierung der Sektionen Heuern und Arbeitszeit enthält, sowie die einstimmige Annahme (die erste seit dem Jahre 1921) seitens der Konferenz bezüglich einer Empfehlung über Heuer, Arbeitszeit und Besatzung. Dieses befriedigende Resultat wäre ohne die ITF nicht möglich gewesen, besonders nicht ohne die Unterstützung der beiden Schöpfer der Internationalen Charta der Seeleute, Kollegen O. Becu und J.J. Oldenbroek. Es dürfte für diejenigen, die diesem Kongress zum ersten Mal beiwohnen und die eine Vollendung dieses Internationalen Abkommens nicht für möglich gehalten haben, wichtig, von diesen Tatsachen unterrichtet zu werden.

Kollege L. Rianza (spanische Transportarbeiter im Exil) fühlte sich verpflichtet, der ITF für die den spanischen Arbeitern geleistete Hilfe zu danken, und begrüßte den Kongress im Namen der spanischen Transportarbeiter.

Bereits auf dem Kongress in Wien sprach er die Hoffnung aus, dass Spanien bald ein freies Land sein möge, aber noch immer leidet es unter der faschistischen Regierung. Die spanischen Arbeiter haben vor kurzem gestreikt, nicht aus politischen Gründen sondern gegen Armut und Mangel an Rechten und Freiheit. Diese Aktion wurde ungerechterweise unterdrückt. Die Streikenden wurden festgenommen und ihre Kontakte annulliert. Nach Freilassung aus dem Gefängnis wurden sie nach anderen Teilen Spaniens deportiert, wo praktisch keine Arbeitsmöglichkeit vorhanden ist. Derartige Probleme müssten auf internationaler Basis gelöst werden. In Franko-Spanien wende das Regime den Kommunismus als Entschuldigung an, um von russen Hilfe zu erlangen. Das Land würde, sobald die Hilfe aufhört, bald frei sein. Kollege Rianza sagte, dass Franko sehr sorgfältig die Beratungen internationaler Kongresse studiere, besonders wenn es sich um Organi-

sationen handelte wie die ITP, da er genau die schädlichen Ergebnisse einer eventuellen Verurteilung seitens internationaler Organe für seine Regierung kennt. Aus diesem Grunde fordert er vom Kongress eine verurteilende Resolution gegen das Franko-Regime, über die Freiheit der Meinungsäusserung und Zusammenkünfte sowie demokratische Rechte für die Arbeiter in Spanien.

Der Präsident forderte Kollegen Riaza auf, den Text einer Resolution dem Entschliessungsausschuss zu überreichen.

Kollege D.S. Tennant (Verband der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) sprach seine Anerkennung aus über den ausgezeichneten Ergänzungsbericht der Sektion Zivilluftfahrt, mit dessen Schlussfolgerungen er vollkommen einverstanden ist. Bezüglich der Ad hoc - Konferenz der IAO über die Zivilluftfahrt (Sitzung auf Zweiparteienbasis) verurteilte er die Haltung der anwesenden Arbeitgeber, die die Kompetenz der IAO, soziale Probleme der Zivilluftfahrt zu behandeln, bezweifelten und meinten, dass diese Probleme besser auf nationaler Ebene geregelt werden könnten. Seiner Ansicht nach handele es sich hier um ein internationales Unternehmen, und massgebend seien allumfassende Richtlinien gebende Prinzipien als Grundlage für die Bedingungen. Arbeitgeber der Zivilluftfahrt dachten, dass die ICAO (eine rein zwischenstaatliche Organisation) für diese Regelungen sorgen könne. Die Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass die ICAO und ihre diesbezügliche Politik von Arbeitgebern dominiert wird und also nicht die richtige Instanz sei. Er sei der Ansicht, dass die geplante IAO-Konferenz auf Dreiparteienbasis im Jahre 1960 - von der er hoffe, dass die Anwesenheit von Regierungsvertretern die Arbeitgeber davon zurückhalten wird, auf ihrem Wege fortzuschreiten - zu spät anberaumt sei, um einige oben erwähnte Probleme zu lösen. Das grösste Problem der Sektion ist die Ergänzung der Besatzung, das von der IAO nicht gelöst worden sei, und er sei von der Notwendigkeit überzeugt, dass viele dieser Probleme, die mit der Ergänzung der Besatzung zusammenhängen, noch vor dem Jahre 1960 gelöst werden müssen.

In diesem Zusammenhange erklärte er, dass die jetzige Politik der internationalen Organisationen der Piloten auf die Entschlossenheit hinweise, dass man versucht, spezialisierte Mannschaften von der Zivilluftfahrt fernzuhalten. In Grossbritannien haben sie Erfolg gehabt, jedenfalls soweit es die Bordfunken betrifft. Ähnliche Entwicklungen haben sich auch in anderen Ländern gezeigt, wo man spezialisierte Mannschaften auszuschalten versuchte; um so innerhalb der Sektion von Flugpersonal lediglich Piloten zu haben. Technische Veränderungen innerhalb der Luftfahrt haben eine verstärkte Kontrolle mit sich gebracht, weitaus mehr Instrumente sind notwendig, und die Geschwindigkeit ist erheblich grösser geworden. Diese Anstrengungen tragen natürlich mit zur erhöhten Möglichkeiten von Irrtümern bei. Aus diesem Grunde sei



seiner Ansicht nach eine spezialisierte Besetzung mehr als je zuvor nötig, mit grösseren technischen Kenntnissen und Erfahrungen und nicht ein einheitliches Luftfahrtpersonal. (In Grossbritannien jedoch haben die Piloten ein Abkommen geschlossen, weitere Pflichten auf sich zu nehmen, und die Organisationen der Piloten fordern einen dritten Piloten für die Flugzeugkanzel. Die Arbeitgeber meinen, dass infolge der Einführung vieler automatischer Vorkehrungen eine grössere Besetzung nicht notwendig sei. Es sei jedoch zweckmässig daran zu erinnern, dass ein automatisch fliegendes Flugzeug mit einer Stundengeschwindigkeit von 600 Meilen nicht einfach wie ein Betrieb zu Lande stillstehen kann, wenn etwas nicht ordnungsgemäss verläuft.

Auf dem Kongress in Wien wurde die Ausweitung der Pflichten für Luftmannschaften verurteilt. Einige Monate später kam dieses Problem in England an die Tagesordnung mit der Einführung des Flugzeugtyps der BOAC "Britannia", dessen Instrumentenbord vielfache Bedienung forderte. Der BOAC wurde ein Streik angedroht, mit dem Erfolge, dass die Flugzeuge verändert wurden, so dass vielseitige Handlungen beim Fliegen ausblieben. Die Verbände meinen jedoch, dass es sich hierbei um ein internationales Problem handelt und der Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit nahegebracht werden müsse durch demonstrative Arbeitsniederlegung. Unglücklicherweise wurde dies nicht durchgeführt. Das Problem ist noch immer akut, und Kollege Tennant schlug vor, dass die Sektion der Zivilluftfahrt dieses Kongresses auf einer Sitzung effektive Pläne ausarbeiten müsse, um der Besetzung der Flugzeuge für die Zukunft die Gewissheit zu geben, dass sie die grösstmögliche Sicherheit geboten bekommen und die grösste Zweckmässigkeit.

Kollege M. Petroulis (Griechische Seeleute) sprach im Namen der griechischen Seeleute, Hafendarbeiter und Eisenbahner und dankte der ITF für ihre Solidarität und Verständnis bei vielen Problemen. Er betonte den günstigen Eindruck, den die letzte Sitzung des Exekutivkomitees der ITF in Athen gemacht hat.

Wegen des Problems der Schattenflaggen erklärte er, dass in Griechenland mehr als 500 Schiffe stillliegen und mehr als 4.000 Arbeiter arbeitslos sind. Sein Verband erstrebt zwei Ziele: 1. den Schutz seiner Mitglieder durch effektive Kollektivabkommen und die Beeinflussung der griechischen Roeder, deren Schiffe zum grössten Teil unter den Schattenflaggen fahren, zu ihrer Landesflagge zurückzukehren. Die griechischen Hafendarbeiter leiden infolge der Nichtanwendung der Internationalen Konvention betr. rechtmässiger Behandlung schwerer Ladungen, während die griechischen Eisenbahner bisher noch immer nicht ihren Achtstundentag bewilligt bekommen haben. Diese schlechte Situation ist die Folge der schwachen griechischen Verbände und des Versuches der Arbeitgeber, die Gewerkschaftsbewegung zu spalten. Er forderte mehr Besuche von ITF-Vertretern

in Griechenland zwecks belebenden Einflusses auf die Bewegung. Die griechischen Organisationen stehen vollkommen der ITF zur Seite im Kampf gegen alle Formen von totalitärer und kolonialer Unterdrückung.

Der Präsident gab anschliessend Kollege Oldenbroek das Wort.

Kollege Oldenbroek, Generalsekretär des IBFG, sprach sein Bedauern darüber aus, dass er infolge anderer Pflichten verhindert gewesen sei, der Eröffnung des Kongresses beizuwohnen und begrüßte den Kongress im Namen der Internationalen Vereinigung Freier Gewerkschaften.

Er betonte die immer besseren Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG innerhalb der freien Gewerkschaftsbewegung und die gemeinsamen Arbeiten für bessere Bedingungen, Frieden und Freiheit der Arbeiter der ITF. Er hat viele alte Freunde auf diesem Kongress wiedergesehen, u.a. die Kollegen M. Leick und Faru Krier aus Luxemburg. Er erinnerte in diesem Zusammenhange daran, dass der ITF-Kongress in Luxemburg die erste Organisation war, die den Marshallplan unterstützt hat. Neue Anstrengungen sind nunmehr notwendig, um die Nationen der ganzen Welt zu vereinen. Dies kann nunmehr auf weitaus grösserer Basis durchgeführt werden als früher auf kleiner Basis mittels des Marshallplanes. Die Nationen wachsen, und es ist notwendig für ihre Bevölkerungen zu kämpfen, nicht nur zur Erlangung einer demokratischen Regierung, sondern auch für annehmbare Arbeitsbedingungen. "Dies wäre Demokratie ohne Brot und ohne Zukunft". Er forderte mehr multilaterale anstatt unilaterale Abkommen zwischen den demokratischen Nationen der Welt. Ferner sprach Kollege Oldenbroek über die Ausweitung der Organisationen des IBFG, die nunmehr 95 Länder umfassen. Die Maximumanzahl der für eine Organisation in Frage kommenden Länder wäre bald erreicht, und es ist die Pflicht des IBFG, der Internationalen Berufssekretariate und besonders der ITF, die Macht der Organisationen aller Länder zu verstärken. Er forderte grössere Beiträge für die internationale Gewerkschaftsbewegung seitens der nationalen Organisationen. Wenn zehnmal so viele Mittel zur Verfügung ständen, könnten diese noch gut verwendet werden. Der Solidaritätsfonds des IBFG wurde zugunsten der Entwicklungsländer gegründet. Diese Arbeiten seien dringlich. Sie müssten innerhalb drei bis fünf Jahren vollendet sein, so dass die industrielle Entwicklung Schritt halten kann mit der technischen Entwicklung.

Kollege Oldenbroek sprach dann über den Konflikt im Mittelosten. Wir müssen für die früheren Fehler der Regierungen zahlen, die nur beschränkte Abkommen mit der regierenden Klasse abgeschlossen haben. Libanon, ein Land, in dem Moslem und Christen in Frieden miteinander gelebt haben, ist das einzige Land im Mittelosten, wo die IBFG Unterstützung von Gewerkschaften erhielt. Sie haben uns um Hilfe gebeten gegen die Lieferung von Waffen anderer Länder. Er sympathisierte mit den libanesischen

Freunden, betonte aber, dass er mehr die Aktion der Vereinten Nationen zu unterstützen beabsichtige als die eines einzelnen Landes, wie in diesem Fall der USA. Streitkräfte einzuschalten, ist immer wenig populär, die Vereinten Nationen könnten sich dies jedoch besser leisten als ein individuelles Land. Der Konflikt im Mittelosten dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach jetzt nicht in einem grossen Konflikt resultieren. Aber hier spielen viele wirtschaftliche und soziale Probleme eine Rolle. Öl hat Reichtum gebracht, aber nicht für die Bevölkerung.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung muss alles tun, was in ihrer Macht steht, um den Völkern dieser Länder in gemeinsamer Zusammenarbeit zu helfen.

Der Präsident dankte dem Kollegen Oldenbroek für seine Worte. Die ITF sei sich ihrer Verantwortlichkeit bewusst und würde ihre Zusammenarbeit fortsetzen mit ganzer Kraft wie bisher, und er hoffe das Gleiche auch von anderen.

Die Sitzung wurde um 12.00 Uhr beendet.

## VORMITTAGSSITZUNG

Samstag, den 26. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr.

Kollege Becu ersuchte um Entschuldigung dafür, dass in der Liste der verstorbenen Kollegen im Tätigkeitsbericht der Name des Kollegen J. Svensson, vom schwedischen Seeleuteverband, ausgelassen worden war.

Die Kongressteilnehmer erhoben sich zur Ehrung des Andenkens des Kollegen Svensson von ihren Sitzen und bewahrten eine Minute Schweigen.

Kollege D. Tennant (Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) ersuchte um die Verschiebung der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt von Samstag auf Montag Nachmittag, da die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter zur gleichen Zeit am Samstag Nachmittag zusammentreten sollte, und eine Reihe von Mitgliedern beider Sektionen an den auf der gemeinsamen Konferenz zur Debatte gelangenden Gegenständen interessiert seien.

Kollege Becu erklärte, es sei technisch wohl möglich, die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt am Montag nachmittags zu veranstalten. Man müsse jedoch berücksichtigen, dass eine Anzahl von Vertretern des Personals der Zivilluftfahrt nur kurzen Urlaub zwecks Besuch des Kongresses erhalten hatten und nur eine Beteiligung an den Arbeiten der Session am Samstag ins Auge gefasst hatten. Es läge an ihnen zu entscheiden, ob die Sitzung von Samstag auf Montag verschoben werden sollte.

Kollege J. Horst (Amerikanischer Transportarbeiterverband) erklärte, er habe nur beabsichtigt, der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt beizuwohnen. Er sei telegrafisch von Schwierigkeiten in Kenntnis gesetzt worden, die sich in den Vereinigten Staaten bei den Verhandlungen mit den American Airlines ergeben hatten, und müsste Sonntag dorthin zurückkehren.

Daraufhin beschloss der Kongress, die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt wie ursprünglich geplant abzuhalten.

Kollege J. Thore (Schwedischer Seeleuteverband) stellt fest, dass seine Gewerkschaft dem Generalsekretär die Auslassung des Kollegen Svensson aus der Liste der Verstorbenen längst vergeben habe. Unterlassungen dieser Art könnten überall vorkommen.

Er erklärte, dass die skandinavischen Gewerkschaften eine zahlenmäßig bedeutende Gruppe seien und sehr an internationaler gewerkschaftlicher Zusammenarbeit und Fortschritten interessiert, und sie würden die wichtige Tätigkeit der ITF stets unterstützen. Im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute erklärte er, man müsse nicht nur im

Interesse eines Landes sondern aller Nationen tätig sein. Die schwedischen Seelente hätten viel erreicht, eine ganze Reihe von Problemen harrte jedoch nach wie vor der Lösung. Die Verhältnisse in der schwedischen Handelsmarine liessen zu wünschen übrig. Der Lebensstandard der skandinavischen Seeleute wie übrigens der der Seeleute im allgemeinen wird durch die Schiffe unter den Schattenflaggen bedroht. Solange eine energische Kampagne gegen diese Flaggen nicht im Bereich der Möglichkeiten läge, könnte von einer Sicherung eines angemessenen Lebensstandards nicht die Rede sein. Die Tonnage der Panlibhonco-Flotte beläuft sich derzeit auf 12 Millionen, wobei 650 Schiffe unter der Flagge Liberions und 565 unter der Panamas zum Einsatz gelangen. Es liege auf der Hand, dass seitens der ITF<sup>4</sup> grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, wenn dieses Problem einer Lösung zugeführt werden solle. Die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter würde zukünftige Massnahmen beantragen, alle Transportarbeiter müssten jedoch um den Sachverhalt wissen. Ebenso notwendig seien konkrete Vorschläge, die verwirklicht werden können, wenn man der Lösung dieses Problems näherkommen wolle.

Kollege R. Perez (Personal der Zivilluftfahrt von Kuba) überbrachte dem Kongress die Grüsse der kubanischen Arbeiterschaft. Er brachte sein Bedauern über das negative Ergebnis der Paritätischen Zivilluftfahrtskonferenz der IAO zum Ausdruck.

Alle Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt Kubas müssten sich für eine allgemeine Erhöhung der Bezüge sowohl der Piloten als auch anderer Besatzungsmitglieder einsetzen. In Anbetracht der bevorstehenden Einsetzung von Fahrzeugen mit Strahlenantrieb liesse sich voraussetzen, dass eine Arbeit, die jetzt eine Stunde in Anspruch nehme, in etwa der Hälfte der Zeit geleistet werden müsse. Von höheren Gehältern der Piloten sei wohl die Rede gewesen, man müsse jedoch auf eine Erhöhung der Entlohnung aller Besatzungsmitglieder und einer allgemeinen Herabsetzung der Flugzeit hinarbeiten. Das Düsenzeitalter stelle an die Piloten grössere technische Anforderungen und an das Kabinenpersonal grössere körperliche Ansprüche.

Er brachte die Hoffnung zum Ausdruck, dass der Amsterdamer Kongress zur Schaffung einer neuen schlagkräftigeren Regionalorganisation für Lateinamerika führen werde. Im Vergleich zu den hervorragenden Bedingungen der Beschäftigung in den Vereinigten Staaten, Grossbritannien und den Niederlanden hätten die Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt Mittel- und Südamerikas unter schlechten Bedingungen und einer so gut wie unbegrenzten Arbeitszeit zu leiden. Die Mehrheit des Personals der Zivilluftfahrt sei entweder unorganisiert oder den "gelben" zum Teil von den Arbeitgebern beeinflussten Gewerkschaften organisiert. Er lege der ITF dringend nahe, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um alle ihr noch nicht angeschlossenen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt Lateinamerikas in ihren Zuständigkeitsbereich einzubeziehen.

Kollege C. Heymann (Transportarbeiter von Ghana) überbrachte dem Kongress die Grüsse des Gewerkschaftsbundes von Ghana und der dortigen Organisationen der Transportarbeiter. Er erwähnte seine Ausführungen auf dem Wiener Kongress, die erste Ansprache, die er jemals gehalten habe, bei der er die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und die Bedeutung der Verkehrswirtschaft für die zukünftige Entwicklung seines Heimatlandes, der ehemaligen Goldküste, erwähnt hatte. Ghana sei nunmehr ein unabhängiges Land, das eine bemerkenswerte wirtschaftliche Entwicklung aufweise. Insbesondere erwähnte Kollege Heymann dabei die im Strassenbau erzielten Fortschritte. Ghana verfüge nunmehr über ein über 44.000 km langes Strassennetz. Zwecks Vervollständigung der Errungenschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens müsse jedoch eine entsprechende Anpassung der von der Kolonialregierung verabschiedeten Verkehrsgesetzgebung herbeigeführt werden. Schritte in dieser Hinsicht seien durch die abgeänderte Verkehrsgesetzgebung vom Jahre 1957 unternommen worden. Sie umfasst die Veröffentlichung einer Strassenverkehrsordnung, Begrenzungen der Bauarten von Fahrzeugen, Eintragung von Fahrzeugen, Sicherheitsmassnahmen im Strassenverkehr, Haftpflichtversicherung und Massnahmen zur Anwendung internationaler Abkommen auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Die Verabschiedung dieser Gesetzgebung sei durch die entgegenkommende Haltung der Regierung erreicht worden.

Kollege Heymann erwähnte danach die derzeit in Ghana im Gange befindlichen Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung. Der gegenwärtige Gewerkschaftsbund besitzt lediglich beratende Befugnisse und sei kaum ein geeignetes Gremium zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeiterschaft. Früher hatten auch zu viele Gewerkschaften bestanden, die dadurch eine horabgesetzte Schlagkraft besaßen, und als dringendste Aufgabe müssten die Transportarbeiter eine grössere und stärkere Gewerkschaft errichten. Hinsichtlich der angeblich vorhandenen anti-britischen Tendenzen sei ein unrichtiger Eindruck erweckt worden. Davon könne nicht die Rede sein. In Ghana gehe es um die Evolution einer Persönlichkeit eines demokratischen und echten Afrikas. Zwischen dem Gewerkschaftsbund von Ghana, den Organisationen der Arbeitgeber und der Regierung seien jetzt Beratungen über die Rückgängigmachung der derzeitigen Gewerkschaftsgesetzgebung im Gange. Die Regierung habe ihre Unterstützung bei der Entwicklung einer starken Gewerkschaftsbewegung zugesagt.

Kollege Heymann meinte weiterhin, dass ein freies Ghana ohne Freiheit für ganz Afrika nichts bedeute. Einige koloniale Länder erhoffen, dass Ghana scheitern würde. Einige europäische Kollegen verurteilen die Leiden der Ungarn und Polen, bleiben jedoch zurückhaltend, wenn es Afrika oder Asien betrifft, wie z.B. gegenüber Kenia, der Apartheitspolitik in Südafrika und dem Massaker der Dorfbewohner in Nordafrika. Hier handelt es sich um Tatsachen, um eine Lächerlichmachung von Demokratie, Freiheit und sozialer Gerechtigkeit. Er lobte die regionalen Aktivitäten der ITF in Afrika

und die Eröffnung eines Regionalbüros in Lagos sowie die vielen Opfer der Organisationen in den Vereinigten Staaten und Grossbritannien zur Unterstützung der Durchführung des Entwicklungsprogrammes in Afrika. Die Transportarbeiter von Ghana sind bereit, dem afrikanischen regionalen Büro der ITF, wo immer es sich befände, zu helfen. Ihr Wunsch ist, Gleichheit mit den amerikanischen und europäischen Kollegen zu erreichen und der Notwendigkeit finanzieller Unterstützung abzuweichen. Er drückte seine Anerkennung aus für die Hilfe, die der Generalsekretär der ITF, Omer Becu, gewährte, und betonte die Bereitwilligkeit seiner Organisation, die ITF so viel wie möglich zu helfen.

Kollege de Vries (Holländische Seeleute) sprach anerkennend über die Aktivitäten des Exekutivkomitees der ITF während der beiden letzten Jahre, besonders aber die Arbeit des Generalsekretärs, Omer Becu. Er betonte, dass er nicht nur die konkreten Resultate im Auge hätte, sondern auch an die Tätigkeiten denke und die Teilstrecken, die auf dem Wege zur vollkommenen Erlangung des Zieles zurückgelegt worden seien.

Die europäische Einheit ist eines der Probleme, die die ITF mit einer Politik auf lange Sicht zu lösen hätte. Man könne es als rein regionales Problem betrachten, es ist aber tatsächlich international und wichtig, sowohl für Europäer als für andere. Die Zukunft der ganzen Welt ist mit der Zukunft Europas eng verbunden. Auch die Lösung des Problems der Entwicklungsländer ist ein Gegenstand für Planung auf lange Sicht. Das heisst nun nicht, dass wir uns Zeit lassen können. Planung auf langen Termin jedoch ist wichtig, um die Ziele, die wir uns in dieser Hinsicht stecken, zu erreichen.

Kollege de Vries berührte dann das Problem der Schattenflaggen-Schiffe, für die eine neue Bezeichnung "flags of necessity" von gewissen amerikanischen Reedern geprägt wurde. Die Annahme dieser Bezeichnung seitens maritimer Verbände hängt ausschliesslich von den Regierungen und der Reeder gegenüber der Gefahr dieser Schattenflaggen für die Wirtschaft traditioneller maritimer Länder ab und von der Bereitwilligkeit, mit den Seeleuten Seite an Seite gegen diese moderne Form von Seeräuberei zu kämpfen. Artikel 29 des "Regime of the high Seas" (Seerechtkonferenz der Vereinten Nationen) setzte den Begriff "echter Zusammenhang" zwischen Schiff und dem Lande, unter dessen Flagge es fährt, auseinander. Dieser Begriff könnte zu einem wichtigen Instrument im Kampf gegen die "billigen Schiffe" ausgewertet werden. In diesem Zusammenhange erinnerte Kollege de Vries an eine erste Ansprache eines prominenten holländischen Reeders in der holländischen Ersten Kammer, in der es u.a. hiess, dass durch die Seerechtkonferenz in Genf wohl etwas Wesentliches erzielt worden sei, dass aber die Konferenz noch immer einen langen Weg zurück zulegen habe. Im Originaltext des Artikels 29 wurde die Anwendung des Begriffes "echter Zusammenhang" so definiert, dass auch andere Staaten das Recht haben zu entscheiden, ob ein Schiff das Recht hat, unter der Flagge

zu fahren, die es führt. Vor allem infolge der amerikanischen Opposition, wurde diese Bestimmung fallen gelassen. Bis zu einem gewissen Grade könne er zwar die amerikanischen Widerstände verstehen und könne auch gewisse Sympathien aufbringen, wenn man in Amerika wenigstens Verständnis für die Probleme im Zusammenhang mit den billigen Flaggen anderer Länder gezeigt hätte. Dies war jedoch nicht der Fall. Im Gegenteil. Es ist deutlich, dass die Amerikaner nur allzu gerne von den Vorteilen Gebrauch machen, von diesen Flaggenschiffen und der Tatsache profitierten, dass andere Länder diese Möglichkeit nicht haben.

Notwendig ist, dass die Bestimmungen des Artikels 29 auf internationaler Basis prompt durchgeführt werden. (Eß zeigte besondere Anerkennung für die Bemühungen der ITF in dieser Hinsicht und erwähnte die Broschüre, die über diese Frage bei der ITF im vergangenen Jahre herausgegeben wurde). Er bittet die holländische Regierung, ihre Beteiligung zur Lösung dieses Problems fortzusetzen, und zwar auf internationaler Ebene zugunsten einer Ratifizierung der Bestimmungen des Artikels 29. Allein wäre nichts oder wenig erreichbar, aber Hand in Hand mit anderen interessierten Ländern dürfte es vielleicht möglich werden, mit Erfolg der Schiffahrt ihres Landes zu sichern. Die Antwort des Ministers auf die Ansprache der holländischen Reeder war ermutigend, und er habe den Eindruck, dass die Konferenz für Seerecht doch mehr erreicht habe als eine ledigliche Aufstellung des Prinzips. Die Klauseln des "Regime of the High Seas" umfassen verschiedene Regeln internationaler Gesetze, die bindend sein dürften, sobald der Vertrag durch Annahme der verschiedenen Länder in Kraft tritt. Die Stimmung auf der Konferenz bei der Annahme dieser Regeln lässt darauf schliessen, dass wirklich eine grosse Zahl der Länder sie für bindend ansehen werden. Weiterhin glaube er auch, dass auch auf die Länder, die keine formelle Billigung geben werden, trotzdem einen nicht unbeträchtlichen Einfluss ausgeübt werden kann. Das Problem der Billigung, sei es nun auf internationaler Basis oder nicht, ist schwierig, wenn die Prinzipien einer freien Durchfahrt und Nichtdiskriminierung innerhalb der maritimen Schiffahrt beibehalten werden.

Ein Versuch, dieses Problem zu behandeln, wurde im Bericht des Seefahrtskomitees der OEEC gemacht. Die Diskussionen hinsichtlich der Schattenflaggen berücksichtigten dieses Problem jedoch nicht auf genügende Weise.

Kollege de Vries war einverstanden mit der Ansicht des Kollegen Hildebrand, dass die zukünftigen Tätigkeiten der ITF gegen die Schattenflaggen darauf gerichtet sein sollten, eine Konferenz mit den Vertretern von Regierungen, Reedern und Seeleuten wirklicher maritimer Länder einzuberufen, so dass das Prinzip "echter Zusammenhang" verwirklicht werden kann. Er appellierte an den gesunden Verstand der Regierungen und Reeder und erinnerte an die Worte des verstorbenen Ingvald Haugen (während der kürzlichen Sitzung der Sektion der Seeleute), dass wenn Regierungen und Reeder sich nicht bereit zeigen würden, mitzuarbeiten, maritime Verbände beginnen sollten, die



Beschäftigung, Organisation und die Sicherung der bestmöglichen Heuern und Bedingungen auf den Schiffen unter den Schattenflaggen zu verteidigen. Dies würde dann wirklich für die Seelente "eine Flagge der Notwendigkeit" bedeuten.

Bezüglich der Probleme der Fischer sprach Kollege de Vries seine besondere Anerkennung aus über die vorbereitenden Arbeiten der Sachverständigenkommission der IAO im Jahre 1954 und besonders über die Arbeiten des Herrn Thurner, des Vertreters der holländischen Regierung, Vorsitzenden des Komitees und Berichterstatters der Vollversammlungen der 42. Internationalen Arbeitskonferenz 1958, auf der drei Konventionen für die Arbeitsbedingungen der Fischer angenommen wurden und eine Resolution über ein Ersuchen der Verwaltung der IAO, ein Sonderkomitee ins Leben zu rufen, um eine Kontinuität der Behandlung der Fischerei in der IAO zu sichern. Auch die Zeit wird kommen, dass über die Fischer nicht mehr als "die vergessenen Arbeiter" gesprochen zu werden braucht.

Abschliessend befürwortete Kollege de Vries einen erhöhten Beitrag der Verbände mit grosser Mitgliederzahl unter dem Motto "stellt der ITF Handwerkzeug zur Verfügung, dann werden wir die Arbeit verrichten".

Kollege Becu erklärte im Zusammenhang mit dem Problem der Schattenflaggen, dass am vergangenen Tage auf den beiden Sektionssitzungen der Hafenarbeiter und Seelente die Möglichkeit besprochen wurde, sich der Mitteilung unserer finnischen Freunde eines dieses Schiffe, die "Dimitracis" anzuhalten, anzuschliessen. Der Besitzer dieses Schiffes hat sich geweigert, mit der ITF ein Abkommen zu schliessen, und finnische Arbeiter haben sich daraufhin geweigert, das Schiff zu laden. Der Besitzer entschied sich dann, ohne Ladung aufzunehmen, zu fahren. Die finnischen Lotsen haben sich geweigert, das Schiff durch den Hafen zu führen. Als das Schiff dann auf eigene Faust den Hafen verliess, lief es fest. Kollege Becu habe gerade ein Telegramm erhalten, dass es noch immer "solide festläge". Schade für den Besitzer, dass er kein Abkommen geschlossen hat! Weiterhin machte Kollege Becu eine weitere Mitteilung des finnischen Lotsenverbandes bekannt, nämlich die Entscheidung, Mitglied der ITF zu werden (Beifall!)

Dann las Kollege Becu ein Telegramm von Kollege Joustra vor, einem sehr guten Freunde der ITF und Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen und für lange Zeit Mitglied des Exekutivkomitees. Leider hatte er einen Autozustammenstoss gehabt und läge nunmehr im Krankenhaus. Kollege Landskroon hat ihm im Namen der ITF im Krankenheim in Utrecht besucht. Kollege Becu sprach die Hoffnung aus, dass es Kollegen Joustra gegeben sein würde, noch vor Abschluss des Kongresses das Krankenhaus verlassen zu dürfen.

Weiterhin verlas Kollege Becu Telegramme des Philippinischen Transportarbeiterverbandes, des Seeleute- und Hafnarbeiterverbandes von Granada, von Kollege Johansen in New York, der Kubanischen Föderation der Zivilluftfahrt, dem Kubanischen Seeleuteverband, der tunesischen Eisenbahnerföderation und Briefe von den Kollegen Coutts und dem Hafnarbeiterverband von Indonesien, die bedauerten, nicht anwesend sein zu können.

Herr E. Bell (Internationaler Arbeitsamt) gab seiner Freude Ausdruck, auf diesem Kongress anwesend sein zu können. Seit 40 Jahren arbeitet das IAA unaufhörlich gegen Armut, Ungerechtigkeit und Intoleranz, und ermöchte nicht versäumen, der ITF und allen angeschlossenen Organisationen für die Zusammenarbeit zu danken. Der Generaldirektor der IAO hat ihn zum Vertreter angewiesen, und er überbrachte mit Freude deren Grösse und beste Wünsche. Er könne natürlich nicht alle Leistungen der IAO während ihres 39-jährigen Bestehens erörtern auf dem Gebiete internationaler Standards hinsichtlich Sozialpolitik, Vereinigungsrechte, soziale Sicherheit, Arbeitsüberwachung, aufgezwungene Arbeits- und Beschäftigungsdiskriminierung usw. Er wolle jedoch die Beschlüsse über den internationalen Status der Seeleute erwähnen, die auf der 41. Maritimen Session der IAO-Konferenz gefasst wurden, sowie die für die Fischer auf der 42. Session. Dies sind die Resultate der Initiative der ITF. Weiterhin erhielt die IAO auch grosse Hilfe vom Komitee für den Binnenverkehr zur Lösung der so zahlreichen Probleme auf dem Gebiete des Binnenverkehrs und der Zivilluftfahrt. Aber noch viele andere Probleme allgemeiner Art warten auf Lösung, vor allem die der Berufsausbildung, Sicherheit auf See, Wohlfahrt der Seeleute, Bedingungen für asiatische Seeleute, Fischer und Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Was das letztere anbelangt, so wurde in diesem Zusammenhang eine gemeinsame Zusammenarbeit betont für die Einführung neuer technischer Methoden und wirtschaftlicher Organisationen zum Allgemeinwohl der gesamten Gemeinschaft. Er betonte die Wichtigkeit dieses Programmes vor allem hinsichtlich der weniger entwickelten Gebiete, wo, obgleich die moderne Revolution willkommen ist, traditionelle Bande innerhalb der Familie und Gemeinschaft zerrissen werden. In diesem Zusammenhang sprach er über den Beschluss der Verwaltung der IAO betr. Empfehlungen seines Sachverständigenausschusses hinsichtlich der Sozialpolitik in den nicht-metropolitanischen Gebieten in Genf im Jahre 1957, als Erfüllung eines lang gehegten Wunsches der Arbeitnehmergruppe der Verwaltung der IAO und der Gewerkschaftsbewegung, ein Regionalbüro in Afrika im Jahre 1959 zu errichten, sowie weiterhin ein Beratendes Komitee auf Dreiparteienbasis für die afrikanischen Gebiete südlich der Sahara. Weiterhin erwägt der Generaldirektor eine afrikanische Regionalkonferenz. Er kam dann auf das Problem der Vereinigungsrechte und auf das Recht, organisieren zu dürfen, zu sprechen (diesbezügliche Konventionen wurden auf den Konferenzen der IAO im Jahre 1948 und 1949 angenommen). Herr Bell stellte fest, dass die Verwaltung der IAO den Entschluss gefasst habe, ein Gutachten einzuholen hinsichtlich der wirklichen Lage in dieser Beziehung in allen Mitgliedsländern. Im vergangenen Monat hat der Generaldirektor

Einladungen seitens der Regierungen der Vereinigten Staaten und Russland bekanntgemacht, ab 1959 Studienmissionen zu entsenden. Die IAO hat keine einfache Aufgabe zu erfüllen und ihre Aktivitäten sind begrenzt infolge finanzieller Schwierigkeiten. Aber trotzdem arbeitet man für das Ziel internationalen und dauerhaften Friedens auf der Basis von sozialer Gerechtigkeit und Menschlichkeit und blickt mit Vertrauen auf die auch zukünftige Hilfe und den guten Willen der Gewerkschaftsbewegung.

Der Präsident dankte Herrn Bell für seine Worte und bat ihn dem Generaldirektor der IAO die Grüsse des Kongresses zu übermitteln.

Kollege F. Bialas (Internationales Zentrum freier Gewerkschafter im Exil) dankte der ITF für die Einladung als Vertreter dieses Zentrums. Dies sei für ihn ein Zeichen von Solidarität der Transportarbeiter mit ihren Kameraden hinter dem Eisernen Vorhang, die unter der kommunistischen Diktatur leiden, die die menschlichen Rechte, Freiheit und Gewerkschaftsfreiheit abspricht. Die Arbeiter dieser Länder, sei es nun in Ostberlin, Posen oder Budapest haben lediglich ein Ziel: Sich einem Regime zu widersetzen, dessen Worte und Versprechungen keineswegs den Taten entsprechen. Er wolle keine lange Rede halten über die Zustände in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang. Die Delegierten seien sicherlich genügend informiert. Kurz möchte er jedoch die Rolle der Gewerkschaftsführer in diesen Ländern erwähnen bei der sogenannten "Verteidigung der Interessen der Arbeiter". Alles was eigentlich getan wird, ist, dass versichert wird, dass die Verbände der kommunistischen Partei untergeben seien und ihren Anweisungen zu folgen haben. Gewerkschaftsführer, die mehr Verantwortung für das Wohl ihrer Kameraden zeigen, wurden von oben sehr schnell zur Ordnung gerufen. Jeder auf der Suche nach billiger Popularität würde gegen die Interessen der Arbeiter arbeiten.

Kollege Bialas erklärte, dass es für freie Gewerkschaftler gefährlich sei, im guten Glauben Darlegungen zu akzeptieren, dass einige kommunistische Satellitenstaaten zur Liberalisierung neigen. Dies sei nicht der Fall. Das vitale Interesse der arbeitenden Klasse in der freien Welt sei eng verbunden mit dem Schicksal der versklavten Völker der Länder Osteuropas. Solange der jetzige beklagenswerte Zustand anhält, kann die freie Gewerkschaftsbewegung seine Ziele und Wünsche nicht verwirklichen.

Abschliessend dankte Kollege Bialas der ITF für alle gewährte Solidarität bei der Verstärkung der Widerstandskraft der Arbeiter in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang bei ihrem Kampf für Freiheit.

Der Präsident gab der Sympathie seitens der ITF mit diesen Arbeitern Ausdruck.

Kollege Webber (Vorsitzender des Mandatprüfungsausschusses) überreichte dann den ersten Bericht des Mandatprüfungsausschusses.

Der Text war bereits unter den Delegierten verteilt worden. Er wies besonders auf zwei Punkte hin: Die Wahl gemäss früherem gefolgt System,

wovon er hoffe, dass sich der Kongress damit einverstanden erklären würde, und zweitens die Empfehlung des Mandatsprüfungsausschusses im vorletzten Paragraphen des Berichtes, dass die Delegierten, die verschiedene Verbände zur gleichen Zeit vertreten, auch die Gelegenheit erhalten, diese zu vergegenwärtigen und in der Kongresshalle einen Sitz zu belegen. Der Mandatsprüfungsausschuss ist bereits zum zweiten Male zusammengetreten. Der Bericht dieser Sitzung sei natürlich in Vorbereitung und wird demnächst verteilt werden.

Der Präsident schlug dem Kongress vor, mit der Billigung zu warten, bis der Bericht vollständig sei.

Der Präsident schlug dann die Billigung des Finanzberichtes der ITF für 1956 und 1957 vor. Der Bericht wurde einstimmig gutgeheissen.

Der Präsident bat dann den Kongress, zu Punkt 11 der Tagesordnung überzugehen Eingereichte Resolutionen und Vorschläge. Er erklärte, dass das Exekutivkomitee die Billigung des Antrages 1: Abänderung des Paragraphen VI der Satzungen der ITF empfahl.

Kollege F. Cousins (Britische Transportarbeiter) erklärte, dass er gegen die Annahme dieses Antrages sei. Er wolle jedoch nicht den Eindruck erwecken, dass er auf das Exekutivkomitee zurückzugreifen beabsichtige, da er selbst ein Mitglied sei. Es war ihm nicht möglich, auf der betreffenden Sitzung anwesend zu sein und erklärte, dass seine Organisation einigen Vorbehalt hätte, die er dem Kongress mitzuteilen wünsche.

Er habe aus diesem Grunde das Recht zum Sprechen erhalten. Er war gegen den Antrag, da viele begrenzte Möglichkeiten der ITF als Ganzes vorhanden seien, um ausserhalb eines Kongresses zusammenzutreten. Abgesehen von der begrenzten Anzahl der Nationen bei ausführenden Tätigkeiten sind noch einflussreiche Gruppen vorhanden, die lediglich bei den Sektionstätigkeiten aktiv beteiligt sind. Er befürchte, wie übrigens verschiedene andere englische Transportarbeitervertreter, dass sie durch dieses neue Uebereinkommen von denjenigen Gruppen isoliert werden könnten, die in der Lage sind, an den exekutiven Arbeiten teilzunehmen. Es sei natürlich eine teure Angelegenheit, einen Kongress zusammenzurufen, er sei jedoch der Meinung, dass man bei einer Entscheidung vorsichtig sein müsse, die ein selteneres Zusammentreffen befürwortet, und so die Anstrengungen einer Zusammenarbeit verringert.

Kollege F. Laurent (Französische Eisenbahner) war für die Resolution. Er bedauerte es, dass sein Vorschlag nicht durch die Stimme des verstorbenen Ingvold Haugen vom Verband norwegischer Seeleute unterstützt werden kann. Er erwähnte die Entscheidung der französischen Eisenbahner-Föderation, seine Kongresse mit Zwischenräumen von drei Jahren einzuberufen und dass dies mit Kongressen anderer Organisationen immer häufiger

auch der Fall wäre. Die ITF war einst von praktisch ausschliesslich europäischer Struktur, die nicht die gleichen Verpflichtungen hatte und nicht so repräsentativ war. Infolge des Wachstums dieser Organisation und des zweijährigen Systems fingen die Vorbereitungen für diesen Kongress praktisch direkt nach Abschluss des letzten Kongresses an. Zugunsten der besseren Ausarbeitungsmöglichkeiten müsse der Kongress alle drei Jahre abgehalten werden.

Kollege E. Padilla (Kolumbianischer Verband der Zivilluftfahrt) überbrachte die Grüsse der Organisationen von Kolumbien. Die Gewerkschaftsbewegung stecke in seinem Lande noch in den Kinderschuhen. Man sei noch nicht in der Lage, die Richtigkeit der diskutierten Aktivitäten zu beurteilen. Darum könne er auch nicht sicher wissen, ob er diese Frage billigen kann oder nicht. Deutlich sei natürlich, dass die Probleme der regionalen Aktivitäten zahlreicher werden. Aus diesem Grunde erscheine ihm ein Zusammentreten des Kongresses alle drei Jahre nützlich, da die ITF dann mehr Zeit hätte, die anfallenden Probleme zu lösen. Darum sei er für diesen Antrag.

Kollege Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) führte an, dass selbst vor dem Jahre 1933, in dem die finanziellen Erwägungen und Ausgaben ein ähnliches Problem darstellten, der ITF alle zwei Jahre zusammengetreten sei. Nationale Verbände treten alle drei Jahre aus bestimmten Gründen zusammen. Sie haben Exekutivkomitees, die halbjährlich zur Besprechung der vorhandenen Probleme zusammenkommen. Die ITF bemüht sich persönliche Kontakte zu wahren. Ein Zusammentreffen alle zwei Jahre war darum besonders günstig. Der Generalrat kommt nunmehr lediglich auf diesen Kongressen zusammen, und erbedauere es, wenn dies nunmehr nur alle drei Jahre ermöglicht werden wird.

Der Präsident sagte, dass betr. dieser Resolution eine Wahl mit einfacher Mehrheit abgehalten werden soll.

Der Antrag wurde angenommen mit 94 Stimmen dafür und 80 Stimmen dagegen.

Der Präsident erteilte dann Kollegen W.J.P. Webber das Wort, um über Paragraph 2 - Resolution hinsichtlich Mitgliedsbeitrag zu sprechen.

Kollege Webber (Vereinigung britischer Verkehrsangestellten) erklärte, dass mit der Resolution die jetzige Berechnungsweise der Mitgliedsbeiträge durch einen Einheitstarif von 5d pro Mitglied ersetzt werden solle. Das Ziel sei, eine angemessene Kontribution pro Kopf zu sichern und einen angemessenen Betrag für die ITF sicherzustellen, damit diese ihre Arbeiten durchführen kann. Die Finanzen der ITF basieren auf zwei massgebenden Fonds, nämlich den Mitgliedsbeiträgen und freiwilligen Beiträgen von £3 pro 1000 Mitglieder. Die ITF sei das einzige Berufssekretariat, das

eine Basis reduzierender Ziffern im Verhältnis zur Grösse dieser Organisation ausweist. Nicht weniger als 12 Tabellen sind vorhanden, die Raten von £ 17.15.- pro 1000 Mitglieder bis \$ 4,-- pro 1000 bei einer Mitgliederzahl von über 600.000 zeigen. Wenn es sich um mehr als 350.000 handelt, dann sei der Beitrag pro Tausend halb so gross wie der für kleinere Organisationen. Es wäre besser, wenn die grösseren Organisationen auf Basis der Einheitsrate zahlten, da ihre Unkosten verhältnismässig geringer sind, als die kleinerer Organisationen. Wenn die Mitgliedsbeiträge gemäss der gültigen Methode erhöht werden, drückt dies schwerer auf die kleinen Organisationen. Das wäre ungerecht.

Er bedauerte die Tatsache, dass der Überschuss des Einkommens über den Ausgaben für das Jahr 1957 verminderten Verwendungen und Aktivitäten zuzuschreiben ist.

Es ist bedauerlich, dass die Einschränkung der Ausgaben infolge der geringen zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen musste. Es müssten mehr Mittel zur Verfügung stehen.

Es sei richtig, dass man die Hoffnung hege, mehr Geld aus Mitgliedsbeiträgen herbeischaffen zu können, und dass auch mehr Mitglieder vorhanden seien. Die Mehrheit dieser Mitglieder seien jedoch aus Entwicklungsländern und seien nicht in der Lage, die vollen Mitgliedsbeiträge zu entrichten. Er kam dann auf den Edo Firmen-Fonds zu sprechen, der auf freiwilligen Beiträgen basiert. Seiner Ansicht nach müsste die ITF ein gesichertes Einkommen haben. Aus diesem Grunde befürwortete er die Einführung von Beiträgen auf einheitlicher Basis.

Kollege Becu erklärte, dass diese Angelegenheit sehr sorgfältig vom Exekutivkomitee erwogen worden sei, und die Gründung eines kleinen Sonderkomitees vorschlägt, um vor allgemeinen Diskussionen über dieses Problem zu verhandeln. Kollege Webber war mit diesem Vorschlag einverstanden.

Der Präsident bat dann um Nominierungen für das Komitee: Gewählt wurden: Kollege Webber (Grossbritannien), Kollege Gibbons (USA), Kollege Gunnarson (Schweden), Kollege Padilla (Kolumbien) und Kollege Lyon (USA).

Kollege J. Horst (Amerikanischer Verband der Transportarbeiter) bat um Sprecherlaubnis über die Wahl um den Kongress alle drei Jahre einzuberufen. Er erläuterte, dass im Rahmen der Sitzungen der ITF, die Abstimmung unangebracht sei, da noch nicht ein endgültiger Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vorläge und keine zwei Drittel Mehrheit vorhanden sei. Er bat das Exekutivkomitee, dem Kongress die Möglichkeit zu geben, gemäss den Satzungen eine Abstimmung abzuhalten.

Kollege Becu erklärte dann die Lage hinsichtlich der Abstimmung über die Veränderung der Satzungen.

Kollege Kummernuss (Deutsche Transportarbeiter) bat um Abstimmung nach Mitgliederzahl für die vorgeschlagene Veränderung.

Der Kongress war mit dieser Art Wahl mit Mehrheit einverstanden.

Der Präsident erklärte, dass die Abstimmung nach Mitgliederzahl auf der Vormittagssitzung am Montag stattfinden solle.

Die Sitzung wurde um 12.15 Uhr geschlossen.

## VORMITTAGSSITZUNG

28. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr und erinnerte die Delegierten daran, dass am Sonnabend übereingekommen worden war, eine Abstimmung nach Mitgliederzahl zu Beginn der Sitzung abzuhalten hinsichtlich des Antrages, die Satzungen der ITF in dem Sinne zu verändern, dass in Zukunft alle drei Jahre ein Kongress abgehalten werden soll anstatt alle zwei Jahre.

Dann bat er die Delegierten, ob sie den 2. Bericht des Mandatsprüfungsausschusses billigten, aus dem ersichtlich ist, dass die Zahl der Delegierten nunmehr 223 zuzüglich 62 Berater beträgt, die 110 Mitgliedsverbände in 40 Ländern vertreten, was einer Mitgliederzahl von insgesamt mehr als 5 Millionen entspricht. Der Bericht wurde gutgeheissen.

In diesem Augenblick beantragte Kollege Faupl (Amerikanischer Verband der Maschinisten) dass die Abstimmung über die Veränderung der Satzungen verschoben werden müsste, bis ein Beschluss über eine andere Angelegenheit vorläge, nämlich über die Mitgliedsbeiträge, die die Abstimmung in gewissem Sinne beeinflussen könne. Kollege de Vries (Holländischer Verband der Seeleute und Fischer) unterstützte diesen Vorschlag, Kollege Cousins war jedoch dagegen, sowie auch Kollege Pomar (Kubanische Seeleute), die den Standpunkt vertreten, dass diese beiden Punkte, nämlich eine Kongresseinberaumung alle drei Jahre und Mitgliedsbeiträge zwei vollkommen getrennte Angelegenheiten seien.

Der Präsident erklärte, dass am Sonnabend vereinbart wurde, die Wahl Montagnorgen abzuhalten. Er fragte den Kongress, ob er dementsprechend zu handeln wünsche, und es wurde zugestimmt. Er wies darauf hin, dass, um diesen Antrag durchzusetzen, eine Zweidrittelmehrheit notwendig sei.

Der Generalsekretär, Kollege Becu, betonte, dass gemäss den Satzungen eine Wahl nach Mitgliederzahl auf der Basis vollbezahlter Mitgliedschaft beruhe gemäss den diesbezüglichen Unterlagen für das letzte Vierteljahr. Denjenigen Verbänden, die nicht den vollen Mitgliedsbeitrag zahlen, erteilt man eine Mitgliederzahl zwecks Abstimmung, die auf dem tatsächlich geleisteten Beitrage basiert. Die Stimmstärke des Kongresses auf dieser Basis wurde auf 2.853.200 errechnet. Danach fand die Abstimmung statt, und als die vier Zähler wurden die Kollegen Cousins, Kummernuss, Laurent und Lyon angewiesen. Während der Zählung beantwortete der Generalsekretär die Debatten hinsichtlich des Tätigkeitsberichtes für 1956 und 1957 (Punkt 5 der Tagesordnung).



Kollege Becu dankte allen für die ausgesprochene Anerkennung für die Arbeiten des Sekretariats. Leider sei die Zeit zu kurz, um alle Bemerkungen über diesen Bericht zu beantworten. Ausserdem könnten auch nicht alle Bemerkungen direkt und persönlich beantwortet werden, sondern fordern genaue Betrachtungen seitens des Exekutivkomitees. Andere wurden oder werden noch von den verschiedenen Sektionen besprochen. Andere wiederum gehören mehr zum Arbeitsbereich eines umfassenden internationalen Gewerkschaftsvorbandes wie z.B. der IBFG, als zum Arbeitsbereich eines Internationalen Berufssekretariats.

Er wünschte jedoch eine mehr allgemeine Bemerkung zu machen, nämlich, dass die Arbeiten, die noch in vielen Ländern und Gebieten - seien sie noch entwicklungsfähig, teilweise entwickelt oder aber in der Entwicklung begriffen - geleistet werden müssen, zum grössten Teil die Verantwortlichkeit der dortigen Organisationen beanspruche. Es ist nicht möglich, ihre Arbeiten für sich zu tun, und wenn sie im Augenblick noch zu schwach sind, dann müssten sie zunächst einmal anfangen, diese Arbeiten wenigstens zu organisieren. Die ITF wurde aufgefordert, nicht nur industrielle sondern auch politische Probleme anzupacken. Sicherlich kann die politische Auffassung der ITF innerhalb einiger Satzungen festgestellt werden, aber es darf nicht erwartet werden, dass die ITF als vollverantwortliche politische Organisation in der ganzen Welt fungiere.

Während der Diskussionen wurde viel auf die regionalen Tätigkeiten verwiesen, obgleich diese besonders auf der Tagesordnung angeführt werden. Ein derartiger Übergang von einem Punkt zum anderen ist natürlich unvermeidlich, und auch er werde im Laufe dieser Sitzung hierüber etwas zu sagen haben.

Jetzt möchte er jedoch über die verschiedenen Punkte der Verwaltung sprechen, die von verschiedenen Delegierten hervorgehoben wurden, vor allem von Kollege Kanne, der die Debatten eröffnete. Es handelt sich hier keineswegs darum, irgend jemand eventuell Schuld zu geben. Er wolle lediglich sagen, dass wenn sie nicht die notwendigen internen und verwaltungstechnischen Schritte unternehmen, sie in eine enttäuschend schwierige Lage geraten dürften, und es sei ihm nicht deutlich, wie das Sekretariat damit dann fertig werden solle. Er zögere nicht, Kollegen Kanne in seiner Feststellung zu unterstützen, dass das Sekretariat unterbesetzt sei. Genauso gesehen, ist der Stab kleiner als vor dem Kriege. Seit der Zeit, in der die Liste des Personals im Bericht veröffentlicht wurde, ist ein Mitglied ausgeschieden und zwei neue eingesetzt für besondere Arbeiten im Zusammenhang mit den Panlibhonco-Schiffen, so dass also augenblicklich 21 vorhanden sind. Vor dem Kriege arbeiteten beim Sekretariat 23 Personen, und selbst wenn man berücksichtigt, dass der Stab vermindert wurde, als die Nazis den Austritt der deutschen Verbände erzwangen, können keineswegs die damaligen Arbeiten mit den heutigen verglichen werden. Die Korrespondenz ist jetzt doppelt so gross.

Viel mehr Konferenzen finden statt, und die Tätigkeiten der Sektionen sind weitaus grösser. In diesem Zusammenhang erinnerte Kollege Bacu den Kongress an seine Feststellung im Jahre 1950, dass die Arbeiten der Sektionen, gleichsam die belegte Seite der ITF Arbeiten, von allumfassender Bedeutung seien.

Die Tatsache, dass es dem Sekretariat möglich war, alle Arbeiten zu leisten, ist der ausgezeichneten Zusammenarbeit zu verdanken. Kein einziger, der Beanstandungen habe, dass er lediglich für eine bestimmte Arbeit zuständig sei, und nichts anderes zu tun gedanke. Zum Beispiel war es zwei Menschen nicht möglich, allein die Kampagne gegen die Panlibhonco-Schiffe zu bewältigen. Hier musste die helfende Hand gereicht werden.

Es wurde erwähnt, dass mehr Konferenzen stattfinden müssten und nicht nur das allein, sondern man müsste auch mehr an anderen teilnehmen. Man schütze Einladungen für die Konferenzen von Mitgliedsverbänden, denn sie zeigen deutlich die Verbundenheit mit der ITF. Man freut sich auch stets über Einladungen für Reisen, aber leider muss dies alles oft abgewiesen werden. Wenn es ermöglicht wurde, dann konnten Sekretariatsmitglieder lediglich wenige Tage fortbleiben. Für Besichtigungen blieb niemals Zeit. Es wurde uns die Frage vorgelegt, warum einige Mitglieder des Stabes uns verlassen haben. Sie gingen auf eigenen Wunsch. Das kann man nicht immer verhindern. Die Veränderungen innerhalb des Stabes waren sehr klein. Viele Mitglieder arbeiten schon mehr als 30 Jahre bei der ITF.

Vieles hätte er in diesem Zusammenhange noch zu sagen, und er wolle nur noch den Bericht über die europäische Verkehrsintegration und Koordination, die durch die Vorsorgen der Arbeiten von vier Sachverständigen von Mitgliedsverbänden ermöglicht wurde, erwähnen.

Der Tätigkeitsbericht sei nicht für die grosse Masse der Mitglieder angeschlossener Verbände bestimmt sondern für die Leiter dieser Verbände. In diesem Zusammenhange möchte er auf eine Bemerkung eingehen, dass nur kurze Anspielungen betr. der Missionen gemacht wurden. Dies geschah nämlich auf Anweisung des Exekutivkomitees, und es war nie die Absicht, dass diese einen Gegenstand ausführlicher Berichte darstellen sollten. Man wäre geneigt, mehr Missionen zu entsenden, jedoch stehen zu diesem Zweck zu wenig Gewerkschaftler zur Verfügung. Wichtig ist, dass die Mitglieder derartiger Missionen über Erfahrung verfügen und auch wirklich fähig sind, Rat zu erteilen. Schlechter Rat würde nur dem Namen der ITF schaden.

Es wurde viel über die Notwendigkeit von Schulung für die Gewerkschaftsorganisation gesprochen. Er sei der gleichen Ansicht, aber leider stehen der ITF zu wenig Mittel und zu wenig Personen zur Verfügung. Das Arbeitsfeld ist zu gross. Dies ist nicht nur eine Aufgabe für die ITF und ihre

Sektionen, sondern betrifft die gesamte Bewegung. Der IBFG hat in Asien einen Lehrgang eröffnet. Weitere sind geplant. Aber auch hier stehen wieder die Mittel in keinem Verhältnis zu den Arbeiten, die geleistet werden müssen. Das Beste sei, wenn einige Vertreter der Transportarbeiter zu diesem Lehrgang entsandt werden würden. Es ist notwendig dafür zu sorgen, dass ein Eisenbahner mit anderen Eisenbahnern, oder ein Seemann mit anderen Seeleuten zusammenkommt, als nur vage mit Worten über Demokratie zu sprechen, die für Menschen mit leerem Magen wenig bedeuten.

Viele Anträge für Hilfe für die Verbände wurden eingereicht, um Möglichkeiten eines Studiums in Europa für ihre Leiter zu ermöglichen. Er wage es zu behaupten, dass dies nicht der beste Weg sei. Besser wäre eine Schulung an Ort und Stelle innerhalb ihrer eigenen Umgebung. Aus diesem Grunde sei es dann auch so besonders begrüßenswert, dass der IBFG ein Seminar in Afrika zu gründen beabsichtige, und seiner Ansicht nach sei es besonders wichtig, nicht nur in dieser Hinsicht eng zusammenzuarbeiten, sondern auf allen Tätigkeitsgebieten. Das bedeutet nun nicht eine Übergabe der Autonomie der ITF. Es wäre nur Zeit, die Geld zusammenzuwerfen, um so eventuelle doppelte oder sogar dreifache Arbeit auf dem gleichen Gebiet zu vermeiden und somit unnötige Zeit- und Geldvergeudung.

Die ITF war die erste Organisation, dieses "pooling" (Zusammenwerfen der Gelder) zu ersuchen, und wiederholt diesen Wunsch ständig gegenüber dem IBFG und anderen Berufssekretariaten. Es ist keine Zeit zu verlieren. Die schwachen Organisationen müssen schneller zur Reife gebracht werden als die älteren Organisationen. Sie können von den Fehlern dieser lernen, da sie einmal in genau der gleichen Lage waren wie die heute noch schwachen Organisationen. Dies ist etwas, was besonders die afrikanischen Verbände betrifft, da sie manchmal geneigt sind zu glauben, dass alle Weissen die gleichen wie in ihrem Lande sind. Sie dürfen nicht vergessen, dass es auch arme Weisse gibt, dunkel oder weiss, wir leben alle zusammen in der gleichen Welt, ob es sich nun um den IBFG oder die ITF handelt, die Ziele sind die gleichen. Die gemeinsame Arbeit, der erstrebte, zwischen den verschiedenen Organisationen, wurde zum ersten Male verwirklicht bei einer gemeinsamen Mission des IBFG und der ITF nach Japan, was das Ansehen beider Organe in diesem Lande erheblich gesteigert hat. Wenn dies einmal getan wird, warum -- so frage er sich -- kann es nicht öfter durchgeführt werden? Vertreter der ITF haben auf einer kürzlichen Sitzung des Beratenden Ausschusses des IBFG in dieser Richtung gesprochen, und auf der Sitzung wurde dann auch der Entschluss gefasst, ein gemeinsames Komitee von Vertretern des IBFG und den wichtigsten anderen IBS zu gründen, die mit regionalen Aktivitäten beschäftigt sind. Aber selbst dann ist die Aufgabe noch keine leichte, und man müsse eine Auswahl besonderer Gebiete und Sektionen treffen, wo die Möglichkeiten Erfolg versprechen. Das ist noch nicht viel, aber jedenfalls ein Anfang.

Soweit hat die ITF eigentlich nur die Oberfläche berührt, sie hat Zweig-

stellen in Lateinamerika und Asien und eine wird nunmehr in Afrika gegründet. Sie sind aber eigentlich nichts anderes als Informationsbüros. Das lateinamerikanische Büro z.B. beschäftigt zwei Leute und einen Lehrjungen, um einen ganzen Kontinent zu erfassen. Und selbst dieses kleine Büro kann nur dank der Zuwendungen, vor allem aus den Vereinigten Staaten, arbeiten. Eines Tages wird es nötig sein, es auszubauen, und wenn man dann besondere Probleme behandeln will, muss auch der notwendige Apparat dafür zur Verfügung stehen.

Er war in Afrika und hat in 21 Tagen neun Länder besucht. Seine afrikanischen Freunde waren erfreut, ihn zu begrüßen, wollten aber gerne wissen, warum er nicht länger bleibe. Die Antwort war, dass er noch weiterreisen müsse. Diese Kontakte brachten viele neue Mitglieder mit sich, er sei jedoch damit einverstanden, dass alle zwei Jahre ein Kongress nötig sei, um alle Mitglieder zusammentreten zu lassen.

In diesem Augenblick erklärte Kollege Becu, dass er gegen den Gedankengang sei, die ITF zu einer Wohltätigkeitsorganisation zu stempeln, so wie dies von den Kommunisten und der "Moral Rearmament"-Bewegung getan wird. Natürlich will jede Organisation so viel wie irgend möglich schaffen, und diejenigen, deren Organisation schwach ist, wissen, dass die ITF innerhalb ihrer begrenzten Mittel geholfen hat. Jedoch müssen die Mitglieder gut daran denken, dass sie ausser Rechten auch Verantwortlichkeiten zu tragen haben, und der nächste Kongress wird zeigen, dass diejenigen Organisationen, die sich ihrer Verantwortlichkeit nicht bewusst sind, nicht länger vertreten sein werden.

Aber wie dem auch sei, die ITF hat die Pflicht, armen Arbeitern zu helfen, eine Pflicht, die in den Satzungen festgelegt wurde. Niemand, der die Gebiete Afrikas und Asiens gesehen hat, kann die Demütigung, unter der viele leben müssen, guthissen. Er hat in Afrika Menschen gesehen, die unter Wasser nach Sand graben, nur um sich mühsam am Leben halten zu können. Sie arbeiten 10 bis 12 Stunden täglich für wenige Pfennige. Es ist das eigene Interesse der ITF und der freien Welt, hier Hilfe zu gewähren. Die Resultate einer Ausbeutung zeigen sich im Mittelosten, wo Regierungen, die von den Arbeitern mit Ausbeutung gleichgestellt werden, gestürzt wurden. Es ist nicht genug, im negativen Sinne antikommunistisch zu sein. Man muss dafür sorgen, dass die nationalistischen Revolutionen, deren Zeuge man war, nicht von sozialen Revolutionen falscher Art gefolgt werden. Ein dauerhafter Frieden kann nur erreicht werden durch Schaffung sozialer Gerechtigkeit, menschlicher Rechte und Würde.

Die ITF hat in diesem Zusammenhang ihr Arbeitsfeld, aber sie braucht Handwerkszeuge. Die Aufgabe des Kongresses sei es, diese zu schaffen.

Der Präsident dankte dem Generalsekretär für die Zusammenfassung der Debatten.

Der Tätigkeitsbericht wurde einstimmig angenommen.

Kollege Cousins (Britischer Transportarbeiterverband), einer der Zähler, machte das Ergebnis der Abstimmung über die Veränderung der Satzungen bekannt, den Kongress alle drei Jahre anstatt alle zwei Jahre zusammenzutreten zu lassen. 1.213.200 Stimmen waren dafür, 1.492.000 dagegen.

Der Präsident erklärte, dass der Antrag verworfen wurde. Die Diskussionen über Punkt 8 wurden verschoben, und der Kongress ging zu Punkt 9, regionale Tätigkeiten über.

Kollege Soares, Direktor des asiatischen Büros der ITF, sagte, dass ein kurzer Bericht über die Lage in Afrika unter den Delegierten verteilt worden sei. Es sei jedoch empfehlenswert, die Ziele dieses Büros, die auf der Konferenz der asiatischen Arbeiter im Jahre 1955 erläutert und vom Exekutivkomitee gebilligt wurden, kurz zu wiederholen, nämlich: Koordinierung der Aktivitäten in den Gebieten, Verbreitung von Informationen, Kontakte mit nicht angeschlossenen Organisationen und Ausweitung der Zahl asiatischer Mitglieder.

Es sei dem Kongress zu überlassen, die Erfolge zu beurteilen.

Viele asiatische Gebiete sind noch kein Mitglied der ITF-Familie. Sie haben gute Freunde in einigen Ländern - Burma, Singapur und Ceylon - und überall ist die ITF bekannt und geehrt. Aber warum sind so wenig Mitglieder? Ein Faktor war die Unfähigkeit, grundlegende und informelle Beziehungen anzuknüpfen, besonders wichtig, da Zeit und Geld mangeln. Andere Faktoren sind politische Unstabilität, Nationalismus, Kommunismus und antiwestliche Ressentimente. In anderen Gebieten, wie z.B. Indien und Japan bedeuten einschneidende Unterschiede zwischen konkurrierenden Gewerkschaftszentren, dass die ITF als guter Freund betrachtet wird. Mehr aber auch nicht. Auch in Indonesien überragt die Zahl der demokratischen Gewerkschaftler die anderer, aber sie sind sehr zersplittert.

Nichts kann an die Stelle persönlicher Kontakte treten, die in vielen Ländern sehr gewertet werden.

Er stimmte aus eigenen Erfahrungen mit der Behauptung des Generalsekretärs überein, dass erziehungstechnische Aktivitäten, wer sie auch leitet, besser an Ort und Stelle stattfinden könnten, und obschon - wie bereits gesagt - Veröffentlichungen und Schulungsmaterial persönliche Kontakte nicht übertreffen, diese doch willkommen sind, wenn auch die sprachlichen Schwierigkeiten mit den zur Verfügung stehenden jetzigen Mitteln nicht überwunden werden können. Gleichfalls sei er der gleichen Meinung, dass die Entsendung von Leitern nach Europa nicht so zweckmäßig ist, wie die Aussendung von Vertretern in die entsprechenden Gebiete.

Kollege Soares forderte Koordinierung zwischen den verschiedenen freien Gewerkschaftsgremien, da gerade in Tokio der Mangel an Koordinierung und somit die Verschwendung auffallend seien. Die augenblickliche Situation ist auch noch in dem Sinne zu tadeln, als die Verbände ihr Interesse an dem IBFG verloren hätten, seitdem sie anderen IBS beigetreten sind.

Kollege Martinez, Leiter des lateinamerikanischen Büros, erwähnte zunächst kurz die Entwicklung der ITF-Tätigkeiten in den lateinamerikanischen Ländern, die 1938 ihren Anfang nahmen. Einige Jahre nach dem 2. Weltkriege gründete die ITF in London eine Sondersektion, und seitdem sind die Tätigkeiten nach dem Tode des Kollegen Gomez ausgeweitet worden, bis das Exekutivkomitee sich entschloss, im Jahre 1951 ein Büro in Mexiko zu gründen. Nach dem Tode des Kollegen Gomez und anschliessend an die Konferenz, bei der der Generalsekretär und Kollege Lyon anwesend waren, übernahm er die Arbeiten.

Das Arbeitsgebiet umfasst 20 Länder, verschieden im Charakter, obgleich sie dieselbe Sprache haben. Hier lag eine schwere Aufgabe, jedoch wurden während der beiden letzten Jahre gute Fortschritte gemacht. Ende des Jahres 1955 waren neun Verbände mit 172.000 Mitgliedern angeschlossen. Nunmehr sind es bereits 32 Organisationen mit beinahe einer halben Million Mitgliedern. Seiner Ansicht nach könnte diese Zahl noch verdoppelt werden, und auf einer seiner kürzlichen Reisen durch neun Länder habe er feste Zusagen verschiedener Organisationen erhalten, dass sie eine Mitgliedschaft erwägen. Der Verband argentinischer Eisenbahner mit mehr als 240.000 Mitgliedern hat die Absicht, auf dem nächsten Kongress einen Antrag für einen Anschluss an die ITF vorzuschlagen.

Kollege Martinez sprach weiterhin über die Möglichkeit der Wiederaufnahme des Verbandes argentinischer Seeleute und Flusslotsen.

Hinsichtlich der kürzlichen IBFG-CRIT-Konferenz erklärte er, dass die Transportarbeiter dort grosses Interesse an der ITF zeigten und den Entschluss gefasst hätten, eine regionale und sektionale Organisation für Transportarbeiter zu gründen mit der eventuellen Absicht, eine Karibische Transportarbeiter-Föderation ins Leben zu rufen. In Caracas, Venezuela, sei eine Wiederbefreiung der Transportarbeiterbewegung im Gange. Von da aus reiste er nach Argentinien als ITF Vertreter, wo er viele Zusagen für einen Anschluss erhielt. Die Frondizi-Regierung dort reicht nicht die helfende Hand, und leider sei dadurch die Gefahr vorhanden, dass einst die Gewerkschaften in falsche Hände fallen könnten. Weiterhin sprach er über die beunruhigende Arbeitslosigkeit der Seeleute in Paraguay, Uruguay und Argentinien und bat um Hilfe für ihre Schwierigkeiten. Im Rahmen der Versuche, die freien Transportarbeiter-Organisationen in Peru wieder zu beleben, beschrieb er die verwerflichen Aktionen, die von den Kommunisten zwecks Kontrolle angewendet werden. Das Bild in Kolumbien sei besser, seitdem der Arbeitsminister für die Arbeitnehmer eingenommen ist, und wenn

den Verbänden die Möglichkeit geboten wird, auf festem Fuss zu stehen, dürften sie sicherlich lebensfähig sein.

Er beschloss seine Ausführungen und forderte grössere Aufmerksamkeit für die Nöte der lateinamerikanischen Gebiete und meinte, dass wenn die Mittel vorhanden seien, die ITF sicherlich etwa 1 Million Mitglieder in diesem Gebiete anwerben könne.

Kollege Labinjo (Ehrenvertreter der ITF für Afrika) meinte, dass er sich kurz fassen könne, da Kollege Becu bereits einige der Schwierigkeiten der afrikanischen Arbeiter erwähnt habe. Er möchte nur noch die Aufmerksamkeit des Kongresses auf ein paar Punkte lenken. Einer sei die drohende Gefahr des skrupellosen Betragens einheimischer Arbeitgeber, die zu den schrecklichsten Arbeitgebern Afrikas gehören. Er erwähnte das Beispiel von Kollege Becu über die Männer, die in Lagos nach Sand gruben. Und hier liegen die grössten Gefahren der Beschäftigung in Afrika. Die Transportarbeiter sind die grösste Beschäftigungsgruppe in Afrika. Es folgen die im öffentlichen Dienst. Bezüglich der Schwierigkeiten, mit denen die Gewerkschaften in Afrika kämpfen, sagte er, dass im Norden von Ägypten Gewerkschaften theoretisch geduldet würden, jedoch nicht in der Praxis. Ein wenig südlicher, im Sudan, wurden Gewerkschaften gegründet, jedoch nunmehr durch kommunistischen Einfluss zerstört, während es in Portugiesisch-Ostafrika geradezu ein Verbrechen ist, einem Verbandsangehörigen anzugehören. Äthiopien, als selbstregierendes Territorium, verbot Gewerkschaften, während sie in Ostafrika streng kontrolliert werden. In Südafrika waren Diskriminierungsmaßnahmen seitens der Regierungen dafür bestimmt zu verhindern, dass Afrikaner, Asiaten und Farbige miteinander auskommen. In Westafrika begannen die Transportarbeiterverbände von Ghana einen Kampf, um ihre Unabhängigkeit zu behalten. In Liberia, das seit 100 Jahren unabhängig ist, gedeiht trotzdem nicht die Gewerkschaftsbewegung.

Er griff auf die Reise des Kollegen Becu durch Afrika zurück. Vor dieser Reise hatte die ITF nur neun Mitglieder, nunmehr sind es 26. Dies ist ein bemerkenswerter Erfolg, da die Afrikaner sehr misstrauisch sind gegenüber jeglicher Annäherung von Weissen. Kollege Becu hat die Herzen der Bevölkerung gewonnen und die Saat für eine freie Gewerkschaftsbewegung gesät. Die ITF hat jedoch nun die Verantwortung, diese Erfolge zu wahren, und er appelliert aus diesem Grunde an alle auf dem Kongresse Anwesenden, moralische und finanzielle Hilfe zu leisten. Die afrikanische Gewerkschaftsbewegung hat zahllose Probleme. Z.B. die zahllosen Verbände innerhalb eines Betriebszweiges, das Problem ehrlicher Leitung, ohne die sie auf losem Sand bauen würden.

Hinsichtlich des ITF-Büros in Afrika sagte Kollege Becu, dass wenn man dieses effektiv machen wolle, man für Veröffentlichungen in den lokalen Sprachen Sorge tragen müsse. Von vielen Seiten droht Konkurrenz einschliesslich von den Kommunisten, der Internationalen Föderation der arabischen Verbände, der Internationalen Föderation christlicher Verbände und der "Moral Rearmament"-Bewegung. Diese Zweigstelle brauche auch Ausrüstungen wie z.B. Vervielfältigungsapparate, Schreibmaschinen und Lautsprecher. Dies kann nicht ausschliesslich der ITF überlassen werden. In persönlichen Gesprächen mit Delegierten hörte er die Bereitwilligkeit zu helfen, und er bat, wenn die Zeit reif sei, diese Bereitwilligkeit in die Tat umzusetzen.

Der Präsident vertagte die Sitzung um 12.55 Uhr.



## VORMITTAGSSITZUNG

Dienstag, den 29. Juli 1958

Der Präsident eröffnete um 9.00 Uhr die Sitzung.

Kollege R. Oca (Philippinische Transportarbeiter) bat um die Gelegenheit, den Reden der Kollegen Becu und der regionalen Vertreter aus Asien, Afrika und Lateinamerika noch etwas hinzufügen zu dürfen. Die ITF sei eine grosse und mächtige Organisation und bereit, in jeglicher Beziehung zu helfen, wichtig sei aber auch, dass sich die Verbände zunächst selber helfen und nicht vollständig von der ITF abhängen müssen. Sein Verband sei klein und er wäre stolz, dass er auf eigene Kosten die Reise nach Amsterdam machen konnte. Er sprach aner kennend über die Hilfe seitens der ITF bei dem erfolgreichen Kampf der Verbände in den Philippinen.

Er unterstütze die Idee nationaler Schulung für die Verbände mehr als auf internationaler Ebene und erwähnte das philippinische Arbeitserziehungszentrum, welches gemeinsam von der amerikanischen und philippinischen Regierung ins Leben gerufen wurde. Er befürwortete die Bildung einer gleichen, grösseren Organisation von ITF-Vertretern und asiatischen Regierungen. Er forderte weiterhin die Gründung regionaler Komitees, die dem ITF-Exekutivkomitee Empfehlungen unterbreiten müssten. Die Zweigstelle in Tokio habe zu wenig Personal, obgleich Kollege Soares alles tut, was in seiner Macht steht. Der regionale Kampf sei ein internationaler, und er bittet um Hilfe und Sympathie seitens der Kollegen in den mehr entwickelten Ländern.

Kollege M. Makinde (Nigerischer Eisenbahnerverband) sprach seine Freude darüber aus, dass es ihm ermöglicht wurde, seine erste Rede vor einem Kongress der ITF zu halten. Er dankte der ITF, die die Anwesenheit eines nigerischen Vertreters ermöglichte.

Von den drei Teilen Nigeriens ist hinsichtlich der Gewerkschaftsbewegung der nördlichste am meisten zurückgeblieben. Er selber habe auf der Reise zum Kongress vielen Arbeitern erklären müssen, welches die Ziele der ITF sind. Die Transportarbeiter von Nigerien unterstützen die Koordination der ITF- und der IEFEG-Tätigkeiten in Afrika. Begrüsst würde die Errichtung von Gewerkschaftsschulen sowie die Einführung eines beweglichen Veröffentlichungsapparates.

Der Präsident dankte Kollege Makinde für seine ausgezeichnete erste Rede.

Kollege Knight (Seeleute und Hafendarbeiter von Granada) bedauerte es, dass er an der Besichtigungsfahrt von Amsterdam nicht teilnehmen konnte. Dann erwähnte er, dass die Ausgaben seiner Reise allein von seiner Organisation getragen werden und kein Pfennig von der ITF notwendig gewesen sei. Er sprach weiterhin über die neue Unabhängigkeit der Westindischen Föderation auf internationaler Ebene.

Er befürwortete eine Planung auf lange Sicht für die Tätigkeit der ITF, Vergrößerung des Stabes, Gewerkschaftsschulung und Zusammenarbeit aller Aktivitäten besonders aber der Hilfe der ITF für die CADORIT zur Unterstützung der Verbände in Westindien.

Kollege Bono (Eisenbahner Argentiniens) sprach im Namen der Transportarbeiter von Argentinien und sprach seine Anerkennung für die Arbeiten des mexikanischen Büros der ITF aus. Die internationalen Beziehungen der argentinischen Gewerkschaften waren träge oder während vieler Jahre überhaupt nicht vorhanden infolge der diktatorischen Regierung von Perón. Selbst jetzt werden ausländische Delegationen noch mit Misstrauen empfangen, und es sei sehr schwierig, feste internationale Bande anzuknüpfen. Es wäre besser, wenn diese Missionen spanisch sprechen würden. Er lobte die ausgezeichneten Beziehungen zwischen der ITF und den lateinamerikanischen Organisationen, gleichgültig ob es sich um Mitglieder handelt, und bat die ITF, die Möglichkeit zu schaffen, dass sein Verband an den Besprechungen zwischen den argentinischen Werftarbeiterverbänden und den argentinischen Behörden vermittelnd teilnehmen könne.

Er bat um die Hilfe der ITF im Zusammenhange mit dem Entwurf der Gewerkschaftsgesetzgebung, der jetzt im argentinischen Parlament besprochen wird, und erwähnte den niedrigen Lebensstandard der argentinischen Eisenbahner, dadurch dass das Eisenbahnnetz Staatseigentum ist. Ein Studium des Antrages zwecks Mechanisierung und die hiermit zusammenhängenden Effekte auf die Arbeitsbedingungen sei notwendig. Weiterhin müsste auch die Verkehrskoordination in Lateinamerika eingehend untersucht werden. Besonders betonte er die Notwendigkeit der Gründung einer lateinamerikanischen, regionalen Organisation der ITF.

Kollege F. Pomer (Transportarbeiter von Kuba) sprach seine Freude aus, in Amsterdam anwesend sein zu dürfen. Er lobte die Arbeiten des lateinamerikanischen Regionalbüros der ITF während der beiden letzten Jahre. Auf dem Kongress im Jahre 1954 waren nur 2 Vertreter anwesend und nunmehr bereits acht. Weiter verbreitete Arbeiten dürften diese Zahl in Zukunft noch erhöhen. Die Arbeiter von Kuba sind vereint und stark, haben ihre eigene Radiostation und Presseapparat. Er sei stolz, dass die lateinamerikanischen Delegierten imstande waren, ihre Ausgaben selbst zu bestreiten. Er forderte die Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFC bei der Schulung von Gewerkschaftlern. In Mexiko ist die Gewerkschaft in der Abgeordnetenversammlung vertreten, und es bestehen satzungsmässige Garantien für die Gewerkschaften. Die kubanischen Arbeiterorganisationen sind in der Lage, bei der Gründung von Lehrgängen für Lateinamerika zu helfen.

Kollege J. Radleri (Seeleuterverband von Indien) erwähnte die guten Erfolge trotz der Schwierigkeiten im Büro der ITF in Tokio. In Indien sind gute lokale Organisationen vorhanden, jedoch stehen die nationalen Gewerkschaftszentren unter politischer Herrschaft.

Die Verkehrswirtschaft spielt eine wichtige Rolle innerhalb des Fünfjahresplans. Im zweiten Plan dürften 1.000.000 mehr industrielle Arbeitnehmer einbezogen sein. 45.000 Seeleute fahren auf fremden Schiffen, ein Drittel arbeitet unter schlechten Bedingungen auf Panlibhonco-Schiffen. Im Falle einer Depression dürften auch andere Seeleute darunter zu leiden haben, wenn diese Zustände so bleiben. Er bedauerte es, dass kein ITF-Büro in Bombay, Kalkutta und Singapur besteht, wo hauptsächlich englisch gesprochen würde. Ferner forderte er mehr Personal und Mittel für das Büro der ITF und betonte vor allem die Notwendigkeit von Sachverständigen für das Aushandeln von Kollektivverträgen und andere schiedsgerichtliche Vorgehen. Er forderte finanzielle Planung auf lange Sicht für die Tätigkeiten der ITF. Führung seitens der ITF sei notwendig, um Fehler innerhalb der lokalen Gewerkschaftsorganisation zu verhindern.

Kollege J.D. Akumu (Ostafrikanische Transportarbeiter) betonte die Notwendigkeit einer Ausweitung der Arbeiten der ITF in Afrika und sprach über die Gefahr für die Arbeitnehmer des afrikanischen Kontinents, die durch kommunistische Infiltration droht. Er betonte, dass der Kampf gegen die Feinde von Freiheit, gegen Armut und Unwissenheit verschärft werden müsse, und bat um umfassendere Schulungsmöglichkeiten, mehr regionale Büros und Besuche erfahrener Gewerkschaftler (er freute sich über den Besuch des Kollegen Kummernuss in Afrika) und forderte schliesslich die Zusammenarbeit zwischen der ITF, dem IEEG und der amerikanischen AFL-CIO.

Kollege S. Pequeno (brasilianische Transportarbeiter) sprach mit Anerkennung über die Fortschritte der Gewerkschaftsbewegung in Lateinamerika, die trotz der Opposition seitens diktatorischer Regierungen erringt wurden. Lateinamerika verfügt nicht über die notwendige Gewerkschaftsausbildung und die jahrhundertelange Erfahrung der europäischen Organisationen, erhoffen aber für die Zukunft eine wirklich freie Gewerkschaftsbewegung. Geschulte Leiter würden nicht mit der Regierung zusammenarbeiten, und bewaffnete Kräfte versuchen nicht, demokratische Regierungen in Ländern zu stürzen, wo die Gewerkschaftsbewegung stark ist. Als Mitglied des Exekutivkomitees kennt er genau die Ausgaben und Zeit, die für die Organisation derartiger Lehrgänge nötig sind. Aber sie sind nun einmal wichtig. Er forderte die Gründung einer lateinamerikanischen Organisation der ITF, damit eine gleiche, starke Gewerkschaftsbewegung geschaffen werden kann, ohne rassenmässige Diskriminierung.

Der Präsident erklärte, dass das Exekutivkomitee das umfassende Problem der regionalen Tätigkeiten studieren würde, und fragte den Kongress, ob es nicht überflüssig sei, eine Zusammenfassung der Diskussionen zu machen.

Der Kongress erklärte sich einverstanden, und die Diskussionen betreffend Punkt 9 wurden beendet.

Der Präsident forderte dann Kollege Imhof auf, den Bericht über die Probleme der Verkehrspolitik auf nationaler und internationaler Ebene (Punkt 10 der Tagesordnung) vorzulegen.

Kollege H. Imhof erklärte die Entwicklung der Gründung eines Sachverständigenausschusses der ITF für das Studium der Probleme der Verkehrskoordinierung auf nationaler und internationaler Ebene. Das Problem einer Koordinierung von Strassenverkehr, Eisenbahnen und Binnenschifffahrt sei eines, über das am meisten diskutiert worden sei, und sei noch immer nicht gelöst. Der wichtigste Punkt der Föderation bestand darin, ihre Haltung zu den sozialen Arbeitsbedingungen darzulegen. Dies wurde auf den Sektionskonferenzen der ITF besprochen, sowie von anderen Ausschüssen und Konferenzen. Die ITF kämpft seit Jahren um die wirtschaftliche Einigung Europas, besonderes des europäischen Verkehrs. Eine diesbetreffende Resolution sei dem Kongress der ITF im Jahre 1924 vorgelegt worden, als Edo Fimmen eine Broschüre "Vereinigte Staaten von Europa" oder "Europa-A.G." entwarf.

Im Jahre 1944 wurde vom europäischen Verkehrsausschuss ein Memorandum veröffentlicht über die Integration des europäischen Verkehrs.

Der Bericht der Sachverständigen enthält drei Teile: 1. Koordinierung des Binnverkehrs, 2. Sonderprobleme der Koordinierung und 3. Integration der europäischen Verkehrswirtschaft.

Der erste Teil enthält nicht nur die wichtigsten Fragen über die Koordinierung, sondern auch Vorschläge für ihre Lösung auf einer grundlegenden Basis innerhalb des Wettbewerbs zwischen Kosten und Tarifen. Hier liegt der Schlüssel für die Lösung der Probleme unter 2. und 3. Es war schwierig, dies Problem zusammenzufassen und die Formel für eine gemeinsame Politik zu finden. Nationalisierung wurde als eventuelle Basis vorgeschlagen.

Eine Koordinierung der Eisenbahnen sei nur durch diese Methode möglich. Es handle sich hier mehr um eine politische Frage als um eine rein verkehrsmässige. Die Eisenbahnen haben ihr eigenes Transportsystem und eigene Finanzierung. Strassen und Kanäle dagegen sind öffentliche Arbeiten. Diese drei können nicht in eine Kategorie zusammengefasst werden. Berücksichtigt müssen weiterhin auch die Binnenwasserwege werden und die Elektrizität. Darum ist es so schwer, alle Verkehrszweige zusammenzufassen. Jedem Verkehrsträger müssten die notwendigen Finanzen zur Verfügung stehen für seinen eigenen Sektor. Ein weiterer zusätzlicher Fonds müsste auch von gemeinschaftlichen Quellen zur Verfügung gestellt werden. Er selbst ziehe dies vor.

Zwei wichtige Entschlüsse der IAO, die eine echte Verwirklichung fordern und nicht nur auf dem Papier stehen bleiben müssten, seien diejenigen aus dem Jahre 1951 "Verkehrskoordination, Arbeitsprobleme" und "Arbeitsinspektion im Strassenverkehr" aus dem Jahre 1957. Eines der wichtigsten Probleme betraf die Tarifpolitik. Eine legale Parität zwischen den Transportzweigen sei nicht vorhanden. Festgelegte Tarife müssten geschaffen und veröffentlicht werden für alle Zweige. Weitere Probleme berühren Verkehrsstockungen und Unfälle. Der dritte Teil des Berichtes behandelt die allgemeinen Probleme der Transportarbeiter hinsichtlich des Vertrages der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. In den verschiedenen europäischen Wirtschaftsorganen schenkte man den Transportarbeiterorganisationen wenig Beachtung. Es war jedoch wichtig, ihre Stimme zu hören.

Kollege Imhof wies auf verschiedene technische Irrtümer und Unterlassungen in diesem Bericht hin und meinte, dass noch die Frage entschieden werden müsse, ob dieser Bericht noch ergänzt oder aufs Neue zusammengestellt werden müsse. Seiner Ansicht nach sei ersteres zunächst wichtig. Er dankte allen für die Mitarbeit bei der Zusammenstellung dieses Berichtes und bat den Kongress um Annahme.

Kollege R. Laan, jr. (Holländische Transportarbeiter) dankte den Sachverständigen für ihre Arbeiten für den Verband. Die ITF könne stolz sein, wenn sie die jetzige Lage im Verkehr mit derjenigen vor 20 Jahren vergleiche. Die Föderation und die Arbeiterorganisationen hatten viel zu arbeiten im Zusammenhange mit dem Problem der Arbeitszeit und keine Zeit, sich mit anderen Problemen zu befassen, die ebenfalls die Arbeitsbedingungen betreffen. Der Bericht wurde ausführlich auf den Sitzungen der Eisenbahner-, Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrts-Sektionen besprochen im April 1958, und die unterbreiteten Kommentare brachten Veränderungen und Ergänzungen des Kapitels sozialer Probleme mit sich. Er hätte es für wünschenswert gehalten, wenn die Probleme der Küstenschifffahrt im Rahmen des Begriffes "Integration" behandelt worden wären. Er schlug vor, dass es vielleicht möglich sei, dass der Kongress eine Resolution billige hinsichtlich der im Bericht angeführten Punkte, sowohl für diejenigen, die vom Komitee zusammengefasst worden seien, als auch für die zukünftigen. Eine Zusammenarbeit mit den europäischen Organisationen sei notwendig, er empfahl die Billigung des Berichtes als Basis für fortgesetzte Arbeit der ITF und empfahl den Ausbau des Arbeitsfeldes der Sachverständigen zur Lösung der Probleme z.B. in den skandinavischen Ländern.

Er bestand darauf, dass die ITF eine echte Kooperation mit europäischen Verkehrsministerkonferenzen und den europäischen Regionalorganisationen des IBFG erzielen müsse, und dass die Arbeitnehmer in allen nationalen und internationalen Wirtschaftsorganen, die mit Verkehr zu tun haben, Stimmen erhalten müssten.

Kollege R. Lapoyre, französische Transportarbeiter, erklärte, dass er die Arbeiten des Sachverständigenkomitees anerkenne. Er wünsche jedoch, darauf hinzuweisen, dass die Detaillierung der französischen Tarifpolitik (Seite 125, französischer Text) nicht genau genug sei, und bot die Hilfe der französischen Delegation an, einen neuen Entwurf zusammenzustellen. Weiterhin wies er darauf hin, dass in der französischen Binnenschifffahrt die Gründung eines Frachtbüros günstiger sei. Die wichtigste Aufgabe der Gewerkschaften sei, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen herbeizuführen. Das Interesse seines Verbandes konzentriere sich in erster Linie auf die öffentlichen Dienste, in diesem Falle den Vororts- und Nahverkehr. Einige Dienste seien wohl für die Transportgesellschaft vorteilhaft aber zum Nachteil für die Arbeitnehmer.

Eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen sei dringend. Als Beispiel führte er den Mangel einer Koordinierung zwischen den französischen Eisenbahnen und der Luftfahrt an. Eine gemeinsame, europäische Integration zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sei notwendig.

Er wies darauf hin, dass obwohl im Bericht die Rede ist von "international", tatsächlich jedoch nur Europa gemeint ist. Er war nicht einverstanden mit der Beschreibung der Transportprobleme in Lateinamerika und neuen Ländern, die die gleichen sein sollten wie in überseeischen Gebieten, nur in einem etwas anderen Grade. Diese Betriebe beginnen beim richtigen Anfang, und die besten Transportmittel müssten gewählt werden, um einander zu ergänzen. Er wundere sich, dass die Wichtigkeit der Pipelines beim Öltransport im Mittelosten nicht erwähnt wurde, die praktisch für zwei Weltkriege beinahe verantwortlich gewesen wären.

Der Präsident legte dann Dokumente C-12 (Zusammenstellung des Generalrates) vor und wies darauf hin, dass auf Seite 1 anstatt 43 Länder, 44 Länder einzusetzen wären. Der Kongress billigte die Zusammenstellung mit einer Stimmenthaltung.

Kollege Becu verlas dann die Glückwunschtelegramme des Landesverbandes der Eisenbahner von Costa Rica, des Luftfahrtpersonals von Argentinien und der Eisenbahnerföderation von Uruguay.

Die Sitzung wurde um 12.00 Uhr geschlossen.

## VORMITTAGSSITZUNG

Mittwoch, den 30. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 10.00 Uhr und bat um die Nominierungen für den Generalrat.

Kollege K. Kühne (Deutsche Transportarbeiter) betonte, dass der Sachverständigenbericht der erste bemerkenswerte Beitrag der Gewerkschaften wissenschaftlicher Art, der die Verkehrspolitik behandelt, sei und die erste Zusammenfassung eines allgemeinen Standpunktes der Arbeiter der verschiedenen Verkehrswege, wie Eisenbahnen, Strassentransport, Binnenschifffahrt und Zivilluftfahrt. Dieser Bericht sei nicht eine völlig umfassende Auseinandersetzung, da er aber die verschiedenen Ansichten der Arbeiter in den verschiedensten Zweigen des Verkehrs behandle, bietet er eine ausgezeichnete Basis für Diskussionen auf nationaler und internationaler Ebene. Zum ersten Male wurden Tatsachen über Verkehrsprobleme in einem Dokument festgelegt, und es ist besonders erfreulich, dass die Gewerkschaftsbewegung dafür verantwortlich ist. Obgleich bisher Gewerkschaftsvertreter praktisch von Diskussionen betr. des Gemeinsamen Marktes ausgeschlossen waren. Lediglich ein Vertreter im Wirtschafts- und Sozialrat war vorhanden. Der Kongress müsse die Notwendigkeit einer Teilnahme betonen.

Er teilte die Ansicht des Kollegen Lapeyre, dass sich das Dokument eigentlich mehr mit europäischen als mit internationalen Problemen beschäftige. Viele der diskutierten Probleme seien jedoch nicht ausschliesslich europäische (z.B. Verkehrskoordinierung) und wären für Diskussionen in anderen Ländern angebracht. Die deutsche Delegation hat den Generalsekretär von ihrem Standpunkt über verschiedene Punkte dieses Berichtes unterrichtet. Vielleicht könnte dies im Anhang erwähnt werden. Gewisse Punkte des Berichtes, wie z.B. Verkehr im Zusammenhang mit der Freihandelszone müsste für Diskussionen erst die weitere Entwicklung abgewartet werden. Andere ausserhalb dieser Zone liegende Länder (Skandinavien, Grossbritannien usw.) sowie andere Verkehrszweige dürften durch diese Entwicklung berührt werden. Er denkt hierbei besonders an die Binnenschifffahrt, Häfen, die Fischerei und Küstenschifffahrt. Die Zivilluftfahrt sei nicht bei dem Abkommen über den Gemeinsamen Markt eingeschlossen. Eine Revision der wirtschaftlichen Struktur innerhalb der Gebiete für die Binnenschifffahrt und den Überlandverkehr sei notwendig. Die Arbeiter haben bei der jetzigen Struktur keine Vorteile, die meistens auf kleinen Unternehmungen basiert. Die Gewerkschaften können hier sowohl für die Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer von grosser Hilfe sein. Auch die Belange der Öffentlichkeit müssen berücksichtigt werden. Besonders wenn es sich darum handelt, ob vom Staat Subventionen gewährt werden sollen oder nicht. Der Koordinierungsbericht enthält sowohl Tatsachen als auch Vorschläge für eine Lösung, nur für das Problem der Integration wird keine Lösung vorgeschlagen.

Auf diesem Gebiet ist noch viel Arbeit in der Zukunft zu verrichten. Auch Beschäftigungsprobleme wurden im Bericht nur kurz berührt. Er betonte, dass der Kongress diese Frage noch eingehender behandeln müsse mit dem Ziel, eine stabile, wirtschaftliche, internationale Struktur zu schaffen.

Auf der Sitzung der Minister der OMEC am vergangenen Tage sprach der britische Vertreter mit Befürchtungen über die mögliche europäische Entwicklung der Wirtschaft im Herbst dieses Jahres. Der Wirtschaftsausschuss des britischen TUC nehme Kontakt mit der Regierung auf hinsichtlich der bedrückenden Formen annehmenden Arbeitslosigkeit. Die Zahl der Arbeitslosen nähert sich mit raschen Schritten einer halben Million. Im vergangenen Jahre machte sich in den wichtigsten Nordseehäfen eine Krise bemerkbar. In diesem Jahre erholte sich die Lage wieder etwas. Im letzten Monat wurden allein in Grossbritannien 65.000 t mehr Schiffe aufgelegt. Er forderte den Kongress auf, eine Resolution hinsichtlich dieses Problems zu entwerfen. Den Regierungen dürfte die Haltung von "laissez faire" nicht gestattet sein.

Kollege J. Brannigan (Schottische Vereinigung der Fuhrleute und Kraftfahrer) meinte, dass die Reden der Delegierten kürzer sein müssten.

Der Präsident bat die Delegierten, sich kurz und sachlich zu fassen.

Kollege H. Lüby (Schweizerische Eisenbahner) sagte, dass das Problem einer Verkehrskoordination bereits seit Jahren in ITF Kreisen diskutiert worden sei. Er lobte den Bericht der Sachverständigen, der es vielen nationalen Organisationen erleichtern wird, die verschiedenen Probleme innerhalb der Verkehrspolitik im eigenen Lande zu lösen. Sowohl in den europäischen als auch in den anderen Ländern wird die Politik viel zu verschiedenartig durchgeführt. Vor allem bei Tarifen, Arbeitsbedingungen und den verschiedenen Formen einer Nationalisierung. Aufgabe der ITF sei es, einen Resolutionsentwurf auszuarbeiten, um die Regierungen zu beeinflussen, eine für alle Wirtschaftszweige gleiche Politik zu suchen.

Kollege S. Klinga (Schwedische Transportarbeiter) meinte, dass die Frage der europäischen Verkehrskoordination und Integration im Vordergrund stehe und Gegenstand lebhafter Diskussionen seit vielen Jahren sei. Die skandinavischen Transportarbeiter waren des öfteren nicht mit den Formeln einverstanden, die für die Verkehrspolitik vorgeschlagen wurden. Sie seien erfreut, dass der Bericht verschiedene ihrer Vorschläge enthält. Er sei für die Billigung des Berichtes.

Kollege Ph. Seibert (deutsche Eisenbahner) erklärte im Namen der deutschen Eisenbahner, dass Teil I des Berichtes eine gute Basis für nationale und



internationale Gewerkschaftsdiskussionen sei. Er gratulierte der ITF und ihren Sachverständigen zu ihrer erfolgreichen Arbeit. Teil 3 sei nicht vollständig und liesse viele Fragen noch unbeantwortet. Die Transportarbeiter der sechs Länder des Gemeinsamen Marktes hätten einen Verkehrsausschuss gebildet, einige Mitglieder dieses Ausschusses seien auf dem Kongress anwesend. Der Hauptsitz ist Brüssel. Finanziert wird der Ausschuss von den Gewerkschaftsorganisationen der sechs Länder. Die ITF hat bei Diskussionen Hilfe zugesagt. Ein europäischer Verkehrsmarkt sei die mögliche Lösung ihrer Probleme. Eine reibungslose Beziehung zwischen den Ländern des europäischen Gemeinsamen Marktes und anderen europäischen Ländern sei erforderlich. Er schlug vor, dass das Exekutivkomitee Klauseln festlegen müsse, um die notwendigen Bedingungen für einen derartigen Markt zu erhalten.

Kollege Imhof stellte mit Befriedigung die Billigung des Berichtes fest. Die erwähnten Empfehlungen wären bereits schriftlich unterbreitet worden, und er werde sich bemühen, sie dem Bericht noch beizufügen. Zu den zukünftigen Arbeiten der ITF auf dem Verkehrsgebiet gehören die Beziehungen mit der Europäischen Kohlen- und Stahl-Gemeinschaft, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister, Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der IAO zuzüglich der Arbeiten innerhalb der eigenen verschiedenen Sektionen. Auch die Entwicklung in der Freihandelszone müsste eingehend studiert werden sowie der Gemeinsame Markt. Der Direktor der europäischen Regionalorganisation des IBFG hatte am vergangenen Tage über die Verkehrsprobleme dieses Gebietes gesprochen. Die ITF muss helfen, eine Lösung dieser Probleme im Interesse der Arbeiter zu finden. Bezüglich des Titels dieses Berichtes bezog sich Kollege Imhof auf einen Artikel in der amerikanischen Zeitschrift "Railway Age" über Verkehrs- und Koordinierungsprobleme des amerikanischen Eisenbahnnetzes, die mit wenig Unterschieden die gleichen seien wie die des europäischen Systems. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten hat ebenfalls um ein Exemplar des Sachverständigenberichtes gebeten als Hilfe bei Diskussionen, die ihr eigenes Gebiet betreffen.

Wenn Regierungen es für unmöglich halten, eigene Probleme zu lösen, sei die internationale freie Gewerkschaftsbewegung bereit zu helfen. Wenn diese Hilfe nicht erwünscht sei, sei sie stark genug, ihre eigene Meinung zu sagen.

Der Präsident fragte den Kongress, ob er den Bericht über verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene (Punkt 10 der Tagesordnung) billige.

Der Kongress billigte diesen Bericht einstimmig.

Kollege Becu bat dann die vier Mitglieder des Sachverständigenausschusses auf die Redtribüne (Kollege Dr. K. Kühne, M. Gilbert, P. Seton und W. Milkelsen).

Er dankte ihnen in warmen Worten für die ausgezeichnete Arbeit und dass ihre Verbände bereit waren, sie dafür zur Verfügung zu stellen. Er überreichte ihnen als Geschenk ein Etui mit Bleistift und Füllfederhalter (Beifall).

Der Präsident bat dann Kollege Webber, zu Punkt 8 der Tagesordnung (Mitgliedsbeiträge)überzugehen.

Kollege Bucu bemerkte, dass auf Seite 2 der Tabelle, Beilage zum Dokument XXV-C.20 (Bericht des Ausschusses über die Mitgliedsbeiträge) die Zahlen für die Seelente- und Hafentarbeiterverbände in Granada nicht vermerkt sind.

Diese Ziffern sind: Mitgliedszahl 1957: 550, Bezahlte Beiträge je 5d pro Mitglied = £ 10.8.--.

Kollege W.J.F. Webber (Verband der Verkehrsangestellten) überreichte den Bericht des Ausschusses für Mitgliedsbeiträge. Das Komitee erreichte einen einstimmigen Entschluss betreffend der Ersetzung der jetzigen Methode der Beitragsleistung durch eine Zahlung einer Einheitsrate von 5d pro Mitglied. Im Hinblick auf die freiwilligen Beiträge zum Edo Fimmen-Fonds erklärte er, dass verschiedene Verbände sehr freigiebig seien, besonders die amerikanische Vereinigung der Exekutive der Eisenbahner (\$ 9 pro tausend Mitglieder einschliesslich einer kanadischen Mitgliedschaft von 110.000.) Ohne ihre Mithilfe wäre im Jahre 1957 ein Defizit entstanden. Der Generalsekretär erwähnte noch die Personal- und Finanzschwierigkeiten. Die ITF könnte nicht als extravagant bezeichnet werden. Selbst mit Hilfe eines höheren Einkommens ist es nur möglich, an der Oberfläche der Probleme zu bleiben. Das Komitee befürwortete die Beibehaltung des Edo Fimmen-Fonds (der Name Edo Fimmen sei für die Gewerkschaftsbewegung ein Begriff geworden), jedoch nicht auf freiwilliger Basis. Er müsste finanziert werden durch Zuweisungen seitens des Allgemeinen Fonds der ITF, in einem Verhältnis, das vom Exekutivkomitee festgelegt werden muss, und ausserdem durch freiwillige Beiträge nach eigenem Ermessen der Mitgliedsverbände zuzüglich der Rate von 5d pro Mitglied.

Aufgrund dieses neuen Systems könnte dann eine Planung auf lange Sicht möglich sein mit einem gesicherten Einkommen. Das Komitee hat weiterhin den Entschluss gefasst, das Exekutivkomitee zu ersuchen, die Lage der Verbände, die die Beiträge auf einer niedrigeren Basis leisten, genau zu prüfen.

Der Präsident fragte, ob die Delegierten noch Kommentare zu diesem Bericht hätten.

Kollege F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, dass sein Verband die Vorschläge des Komitees unterstütze. Sein Verband würde gemäss

dem neuen System ein bisschen weniger bezahle. Im Jahre 1956 hat dieser Verband viele freiwillige Beiträge geleistet, genau so viel wie die amerikanischen Eisenbahner. Aber dieses neue System löst auch nicht alle Probleme der I.T.F. Wenn es lediglich eine Angelegenheit von geregelten Beiträgen sei, dann könnte eine Regelung getroffen werden, wonach jedes Mitglied 3d zahlt. Aber es handelt sich nicht nur um die Feststellung der Zahlungsfähigkeit, sondern um wirklich zu leistende Zahlungen. Er schlug vor, dass wenn seitens eines Verbandes mit einer grossen Mitgliederzahl die Bereitwilligkeit gezeigt wird zu zahlen, die I.T.F. diesen auffordern müsse, seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der I.T.F. nachzukommen.

Er hätte die Abhaltung eines zweijährlichen Kongresses befürwortet, da innerhalb dieser Periode eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge notwendig sein könne.

Kollege J. Brannigan (Schottische Vereinigung der Fuhrleute und Kraftfahrer) erklärte, dass sein Verband jederzeit zu helfen bereit sei. Er erinnerte an die schweren Zeiten, die der britische Transportarbeiterverband in diesem Jahre durchmachen musste, und die er so gut überwunden hatte. Es sei die moralische Verpflichtung der reicheren Verbände, den in Schwierigkeiten befindlichen Verbänden die helfende Hand zu reichen. Es dürfte zu erwarten sein, dass einige Verbände nicht zahlungsfähig sein werden. Diesen müsste geholfen werden.

Kollege E. Robson (Vereinigung der kanadischen Eisenbahner und Transportarbeiter) dankte dem Generalsekretär für seine Rede am Montag. Er betonte die Tatsache, dass zuzüglich zur Mitgliederzahl der Organisation noch 110.000 kanadische Eisenbahner ihre Beiträge von der amerikanischen RLEA erhalten.

Er zögere nicht, eine Abänderung des Vorschlages von Kollegen Webber vorzuschlagen, nämlich Zahlung eines Beitrages von 6d pro Kopf. Seine Organisation habe nichts zum Ido Firmen-Fonds beigesteuert. Der Organisationsstab der CBRE zahlt pro Person \$ 5 monatlich an den Fonds für regionale Tätigkeiten des IBFG und versuchen nunmehr zu organisieren, dass jedes Mitglied 1Cent monatlich zahlt. Er sei davon überzeugt, dass individuelle Zahlungen, die bei den Mitgliedern mehr Interesse für die Arbeiten der internationalen Arbeiterbewegung wecken würden.

Kollege W.J.P. Webber (Verband der Verkehrsangestellten) freue sich, dass niemand gegen die Vorschläge des Komitees gewesen sei. Amerikanische und deutsche Verbände machten keine Anspielungen betreffend reduzierter Beiträge. Auch nicht der Verband der Transportarbeiter. Tatsächlich hätte einer der grösseren Verbände eine freiwillige Beitragszahlung zuzüglich zu den 5d pro Mitglied vorgeschlagen. Er bat um Billigung des Berichtes.

Der Präsident schlug eine Abstimmung nach Mitgliederzahl vor.

Der Kongress billigte den Bericht des Komitees und die Resolution betr. Mitgliedsbeiträgen einstimmig.

Kollege Becu bat um Nominierungen für den Generalrat von denjenigen Verbänden, die diesbezüglich noch im Rückstand waren.

Die Sitzung wurde um 11.45 Uhr vertagt.

Mittwoch den 30. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 3.00 Uhr und übergab Kollege Lann jr. das Wort.

Kollege Laan (Holländische Transportarbeiter) erwähnte die Annahme des Berichtes über die europäische Verkehrskoordinierung und Integration seitens des Kongresses während der Morgensitzung. Während der Diskussionen kamen verschiedene Fragen zur Sprache, und er hätte gerne gewusst, ob der Kongress damit einverstanden sei, diese in Form einer Resolution zusammenzufassen. Er verlas daraufhin einen diesbezüglichen Entwurf.

Der Präsident erklärte, dass die Resolution unter den Teilnehmern in verschiedenen Sprachen verteilt werden wird. Anschliessend wurden verschiedene Berichte von Sektionskonferenzen behandelt. Der erste der Eisenbahner wurde vom Sektionsvorsitzenden und Konferenzberichterstatter vorgelegt.

Kollege Devaux hätte nur wenig hinzuzufügen. Er wolle die Aufmerksamkeit auf die Resolution über die Gewerkschaftsrechte der japanischen Arbeiter im öffentlichen Dienst wenden einschl. der Eisenbahner. Die japanischen Vertreter hätten die Resolution auf der Sektionskonferenz vorgelegt, dass jedoch eine engültige Entscheidung dem Kongress überlassen wird. Er erwähnte dann die Zusammenstellung des Sektionsausschusses und stellte mit Befriedigung fest, dass auch die USA nun vertreten seien durch Kollege Kennedy. Auch Kuba war vertreten, und die kubanische Organisation sei bereit, die Kosten zu tragen. Die afrikanischen und asiatischen Länder sind nicht in der gleichen finanziellen Lage, wünschten aber wenigstens eine symbolische Vertretung als psychologische Befriedigung für die Eisenbahnerverbände ihrer Gebiete. Er unterstützte die Billigung des Kongressberichtes.

Kollege Hall (Kanadischen Eisenbahner der Vereinigung der Exekutive der Eisenbahnarbeiter) erklärte, dass die Bemannung von Diesellokomotiven eingehend besprochen worden sei. Die in diesem Zusammenhange angenommene Resolution zeigte eine kleine Abänderung der auf der Eisenbahnerkonferenz gebilligten Resolution, und zwar auf die Initiative der nordamerikanischen Delegationen, um eine Verlogenheit der kanadischen Organisationen, die augenblicklich über diese Angelegenheit mit den Kanadischen Eisenbahnen verhandeln, zu verhindern. Die Frage der Bemannung von Lokomotiven ist noch immer akut in Nordamerika, und brachte zwei Streiks gegen die Pazifik-Eisenbahnen herbei während der beiden letzten Jahre. Die Abänderung besagt, dass die Verhältnisse in Nordamerika von denen in anderen Gebieten abweichen.

Kollege Devaux dankte dem kanadischen Delegierten und erklärte, dass die Resolution dementsprechend verändert worden sei und der Entwurf derart zusammengestellt worden sei, dass die Lage der Gewerkschaften nicht untergraben werden kann. In der jetzigen Form werde diese Resolution nicht nur die nordamerikanischen Delegierten zufriedenstellen sondern auch die in den Gebieten, in denen "Einmannbetrieb" bereits Tatsache geworden sei.

Der Präsident forderte dann die Wahl über die Billigung des Berichtes einschliesslich drei Resolutionen betreffend den Einmannbetrieb, Freiheit der Gewerkschaften für die afrikanischen Eisenbahner und Gewerkschaftsrechte für die japanischen Arbeiter im öffentlichen Dienst. Der Bericht sowie die zweite und dritte Resolution wurden einstimmig angenommen, und die erste Resolution ohne Opposition, jedoch mit einer Stimmenthaltung.

Kollege Koppens, Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion für Strassen-transportarbeiter überreichte den Bericht seiner Sektion. Die Sektion müsse noch eine Resolution des japanischen Verbandes über die Angestellten des Reisebüros behandeln im Hinblick auf die Gründung einer Sektion für diese Gruppe. Dieser Verband sorgt lediglich für die Angestellten des Reisebüros, andere angeschlossene Verbände dagegen zählen Arbeiter dieser Gruppe unter ihren Mitgliedern. Die Sektion hat entschieden, im Augenblick nicht die Gründung einer neuen Sektion zu empfehlen, sondern unter den angeschlossenen Verbänden ein Rundschreiben zirkulieren zu lassen, gemäss dem festgestellt werden kann, in welchem Umfange diese Arbeiter in der ITF vertreten sind. Bezüglich des ITF-Abkommens über die Hilfe an Kraftfahrer im Ausland seien gewisse Schwierigkeiten bei der Durchführung entstanden seien. Eventuell sei es nützlich, für diesen Zweck eine Sonderkonferenz abzuhalten. Abschliessend erklärte er, dass die Verbände der Arbeiter im Strassentransport von Peru und Uruguay ein Telegramm erhalten hätten mit den Wünschen für erfolgreiche Tätigkeiten. Dies wurde getan, nach dem der Leiter des lateinamerikanischen Büros der ITF die schwierige Lage dieser Verbände erwähnte.

Kollege Sugino (Verband der Angestellten der Reisebüros) erklärte, dass die japanischen Arbeiter der Reisebüros stolz auf ihre Mitgliedschaft bei der ITF seien, bedauerte jedoch, dass keine Sektion vorhanden sei, die besonders die sozialen und wirtschaftlichen Probleme behandle. Der Betrieb, bei dem sie arbeiten, trägt viel zu der Entwicklung des Verkehrssektors und der Arbeitsbedingungen bei, die aber von den Transportarbeitern oft beeinflusst werden.

Darum wünschen sie eine enge Zusammenarbeit und Hilfe. Der Verband hat den japanischen Generalrat der Transportarbeiterverbände aufgefordert, der ITF beizutreten, und zwar bereits seit dem Jahre 1950. Der Verband hat mehr als 3000 Mitglieder, die alle beinahe ausnahmslos im Reisefach arbeiten und in dieser Hinsicht einzigartig sei, es bestehe jedoch keine Abteilung

bei der ITF, die sich mit dem Problem der Arbeiter der Reisebüros beschäftigte, und der Vertreter auf dem Stockholmer Kongress im Jahre 1952 wusste nicht, zu welcher Sektion er nun eigentlich gehöre. Andererseits wächst die Reisebürobewegung in einer Masse, dass eine Sondersektion notwendig wird. Gewisse Aspekte der Arbeitsbedingungen müssten mit anderen Ländern zusammen besprochen werden. Sein Verband schlägt die Gründung einer Sondersektion vor, jedoch sei die Sektion der Arbeiter im Strassentransport der Ansicht, dass dafür die Zeit noch nicht reif sei, und bat das Sekretariat einen Fragebogen auszuarbeiten zur Einsicht für die angeschlossenen Organisationen. Er billigte die Beschlüsse und hoffte, dass die Angelegenheit bald behandelt werden wird und eine Gründung der gewünschten neuen Sektion zur Folge haben wird.

Kollege Koppens antwortete, dass er der gleichen Ansicht sei, dass die Reisebüroarbeiter eng mit den Strassentransportarbeitern verwandt seien, und gab die Versicherung, dass die Lage dieser Arbeiter innerhalb der ITF in Kürze behandelt werden wird.

Der Präsident legte dem Kongress den Bericht vor, der einstimmig gebilligt wurde. Im Namen des Kongresses dankte er dem Vorsitzenden und den Mitgliedern der Eisenbahner- und Transportarbeiter-Sektionen für die geleistete Arbeit.

Kollege Hildebrand (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion Binnenschifffahrt) überreichte den Bericht seiner Sektion mit den Worten, dass die Jahre 1956 und 1957 eine erfolgreiche Periode gewesen seien. Zwischen den Landesverbänden der Rheinschifffahrt konnte ein Kollektivabkommen geschlossen werden, ein Beweis für die Arbeitgeber, dass hier eine geschlossene Front zusammenarbeiten kann. Die Delegierten könnten aus diesem Sektionsbericht ersehen, dass in Deutschland eine Sonderkonferenz abgehalten werden wird zwecks Besprechung der heutigen und zukünftigen Lage. Diese Angelegenheiten berühren auch die anderen Binnenwasserwege. Er sei erfreut über die Arbeiten der Kollegen in den freien Donaustaaten innerhalb der Sektionskonferenz und machte sie darauf aufmerksam, dass sie ihre Bedingungen betr. dieser wichtigen internationalen Wasserwege auch in Zukunft sicherstellen müssen.

Nachdem Kollege Dr. Kühne (Deutsche Transportarbeiter) erklärte, dass ein Irrtum im Bericht mit dem Sekretariat bereits geregelt worden sei, legte der Präsident dem Kongress den Bericht vor, der einstimmig angenommen wurde.

Kollege de Vries (Vorsitzender und Berichterstatter) überreichte den Bericht des Entschliessungsausschusses. Er betonte direkt die Wichtigkeit eines reibungslosen Verlaufes des Kongresses durch das rechtzeitige Einreichen der Resolutionen angeschlossener Organisationen. Nur drei dieser Resolutionen erforderten zusätzliche Kommentare über die Freiheit der Gewerkschaften

in Ostafrika, Schutz gegen Unfälle beim Laden und Löschen von Schiffen in Spanien.

Im Hinblick auf Punkt 1 wurde eine der Resolutionen betr. der Eisenbahnersektion durch eine andere seitens der Hafendarbeitersektion bekräftigt. Die zweite wurde von beiden Sektionen, Seeleute und Hafendarbeiter, bestätigt. Die dritte hinsichtlich Spanien wurde dem Kongress vom Komitee empfohlen. Er dankte den Komiteemitgliedern und dem Sekretariat für ihre Hilfe.

Kollege Metslow (Estländische Seeleute im Exil) erklärte, dass er mit der Resolution über Spanien vollkommen einverstanden sei, und glaube, dass alle Teilnehmer am Kongress der gleichen Ansicht seien. Er frage sich jedoch, ob die Überreichung dieser Resolution für einige die Veranlassung zu der Frage sei, welchen Standpunkt die ITF zu anderen wichtigen und noch gefährlicheren Diktaturen einnehmen, nämlich gegenüber denjenigen hinter dem Eisernen Vorhang. Seit dem Jahre 1952 habe er auf die Lage dieser Länder hingewiesen. Viele hätten noch Zweifel gehegt, seien nunmehr jedoch der gleichen Ansicht durch die Haltung des grossen Mannes in diesen Angelegenheiten, Krutschev. Er glaube, dass sich die Lage in Russland und den Satellitenstaaten kaum geändert habe. Menschliche Rechte bestehen dort nicht, und die Gewerkschaften sind noch immer Handwerkzeuge der Regierung. Er sei der Ansicht, dass die ITF ihre Stellungnahme bezüglich dieser Diktatur nicht geändert habe, durch die Millionen Menschen leiden, er fühle jedoch, dass der Kongress einen Weg finden wird, um seine Sympathie mit den kommunistischen Schlachtopfern genau wie mit denen Frankos Ausdruck zu verleihen.

Der Präsident erklärte, dass die Lage in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang in seiner Eröffnungsansprache verurteilt worden sei. Er bat den Kongress jedoch noch, die Worte Kollegen Metslows zu Herzen zu nehmen bei der Abstimmung betr. der Resolution über Spanien. Der Bericht des Entschliessungsausschusses und die Resolution über Spanien wurden einstimmig gebilligt.

Der Kongress pausierte für 15 Minuten in Erwartung des Berichtes für die Zusammensetzung des Generalrates.

Um 4.30 erklärte der Generalsekretär, dass eine Abstimmung notwendig sei für vier Vertreter des Generalrates aus Lateinamerika. Fünf seien bereits ernannt. Nach einer kurzen Diskussion fiel die Wahl auf die Kollegen Bono, Padilla, Meza und Pequeno.

Der Kongress wurde um 6.00 Uhr vertagt.



## VORMITTAGSSITZUNG

Donnerstag, den 31. Juli 1958

Der Präsident erklärte die Sitzung um 9.00 Uhr für eröffnet.

Kollege Becu bat die Nominierungen, um 10.00 Uhr für den Entschliessungsausschuss einzureichen.

Kollege Yates (Britischer Landesverband der Seelcute) überreichte den Bericht der Sektionskonferenz für Seelcute (Dokument C-13). Er bat den Kongress um besondere Beachtung für die geleisteten erfolgreichen Arbeiten dieser Sektion während der beiden letzten Jahre besonders der 41. Maritimen Session der Internationalen Arbeitskonferenz, auf der die Konvention No. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) einstimmig angenommen wurde. Die Ratifizierung der Konvention der IMCO wurde ermöglicht, und das erste Zusammentreffen des Komitees der Organisation wäre bereits organisiert.

Die IMCO wird die Definierung "echter Zusammenhang" hinsichtlich der Schattenflaggen behandeln sowie mit der Sicherheit auf See. All dies hätte von einer individuellen Organisation nie geregelt werden können. Er empfahl die Billigung des Berichtes.

Der Bericht wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

Der Präsident gab Kollege D. Tennant den Bericht der Zivilluftfahrtskonferenz zu überreichen (Dokument XXV C-15).

Kollege Tennant (Britische Offiziere der Handelsmarine und der Zivilluftfahrt) erklärte, dass verschiedene Organisationen den Mangel an einem Luftfahrtverwaltungsstab der ITF kommentiert hätten. Diese Angelegenheit würde so bald wie irgend möglich behandelt werden. Er bestätigte die Resolution des Wiener Kongresses über die Ergänzung der Bemannungen und schlug vor, dass der Resolutionsentwurf der Zivilluftfahrtskonferenz des Amsterdamer Kongresses als Ergänzung betrachtet werden müsse. Die Resolution von Bogotá der IFALPA wird als eine Verletzung des ITF-IFALPA-Abkommens betrachtet. Für die Behandlung des Problems für Bodenpersonal- und Luftfahrtkontrolle müsste mehr Zeit zur Verfügung stehen. Das gleiche gilt für die Auswirkungen des Einsatzes von Düsenflugzeugen. Ein Unterausschuss der ITF für Koordinierung der nationalen Tätigkeiten bezüglich dieser Probleme müsste zusammengestellt werden.

Kollege Stoldinger (Deutsche Transportarbeiter) wies auf die Weglassung seiner Organisation im Bericht der Sektionskonferenz hin. Er erinnerte an die Resolution, die vom Londoner Kongress der ITF im Jahre 1954 gebilligt wurde und forderte eine weitere Verwirklichung. Die ITF müsste eine Verstärkung und Ausweitung der Ziele der Zivilluftfahrt anstreben.

Kollege E. Sano (Philippinische Transportarbeiter) übermittelte den Wunsch der philippinischen Delegierten, die Resolution über die Ergänzung der Besetzungen abzuändern und zwar den folgenden Satz "die unvereinbar sind mit einer guten Gewerkschaftspraxis" in "die unvereinbar sind mit den allgemein angenommenen Gewerkschaftsprinzipien!"

Kollege Tennant (Britische Offiziere der Handelsmarine und der Zivilluftfahrt fasste die Diskussionen zusammen und entschuldigte sich für den Fehler betr. der Weglassung der deutschen Mitarbeit im Sektionsbericht. Sie war ein wertvoller Beitrag. Betr. der vorgeschlagenen Abänderung meinte er, dass diese praktisch eigentlich wenig bedeute, und bat um Rücknahme dieses Abänderungsvorschlages.

Kollege S. Sano (Philippinische Transportarbeiter) war damit einverstanden.

Der Kongress billigte den Bericht der Sektionskonferenz für die Zivilluftfahrt einstimmig.

In Abwesenheit des Kollegen Dekeyzer, er musste nach Belgien zurückkehren, bat der Präsident Kollege Hildebrand, den Bericht der Sektionskonferenz der Hafentarbeiter zu überreichen (Dokument XXV C-10).

Kollege Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) bezog sich auf die Ansprachen über die Entwicklungsländer. Organisationen von Hafentarbeitern haben beständig dringend um Hilfe ihrer Kollegen auf internationaler Ebene gebeten. Die Lage der Hafentarbeiter wurde zum ersten Male im Jahre 1948 in Oslo klargestellt, als zum ersten Male das damalige Wort "Unterentwickelte Länder" geprägt wurde. Es muss aufgepasst werden, dass durch die technische Entwicklung der Lebensstandard der Hafentarbeiter nicht herabgesetzt wird. Verschwendung und körperliche Ausnutzung muss verhindert werden. Hafentarbeiter dürfen nicht im Alter zwischen 45 und 50 Jahren sterben. Er verwies auf den Sektionsentschluss hinsichtlich der Gründung eines Unterausschusses für die Verwirklichung des internationalen Hafentarbeiterprogramms und Hilfe in den Entwicklungsländern.

Kollege R. Laan Jr. (Holländische Transportarbeiter) erklärte, dass die geplante Sitzung des Sektionsausschusses der Hafentarbeiter leider nicht stattfinden konnte und bat um eine diesbezügliche Anberaumung für später.

Kollege de Vries (Holländische Seeleute) erwähnte die Probleme der Hoheitsgewässer, die auf der Vereinten Nationen - Konferenz für Seerecht diskutiert wurden. Man kenne die hiermit zusammenhängenden Schwierigkeiten, in den Ländern deren Wirtschaft zum grössten Teil von der Fischerei abhängig ist. Die diesbezügliche Resolution wurde gebilligt. Er bat um Billigung des Berichtes.

Kollege J. Sigurdsson (Seeleute und Fischer von Island) meinte, dass er sich bezüglich der Frage der Hoheitsgewässer und der Resolution seiner Stellungnahme zu enthalten wünsche.

Der Kongress billigte den Bericht mit einer Stimmenthaltung.

Der Präsident bat um den Bericht der gemeinsamen Konferenz der Seedeute- und Hafnarbeitersektionen von Kollege White (Dok. XXV C.17).

Kollege L. White (Sonderbeauftragter der ITF) behandelte vor zehn Jahren zum ersten Male das Panlibonco-Problem. Obgleich diese Tonnagen noch nicht reduziert werden konnte, wurde die Aufmerksamkeit der Regierungen, internationaler Organe usw. auf dieses Problem gerichtet.

Seeleute- und Hafnarbeiterverbände haben sich zu einem gemeinsamen Kampf gegen die Panliboncoschiffahrt bereit erklärt. Die Definition "echter Zusammenhang" ermöglicht die Zusammenarbeit zwischen Regierungen und Ländern, die kein Verantwortungsbewusstsein für die Arbeits- und Lohnbedingungen der unter diesen Flaggen fahrenden Schiffsbesatzungen haben. Die nordeuropäischen Länder müssten an Amerika herantreten zwecks Veränderung ihrer Panlibonco-Politik.

Der Kongress billigte einstimmig den Bericht.

Kollege Becu erklärte, dass das Exekutivkomitee während der letzten Diskussionen vor allem die Zusammenstellung eines neuen Komitees behandelt habe.

Gemäss der Satzung muss dies Komitee aus einem Viertel der Mitglieder des Generalrates bestehen. Da für den Generalrat 43 Mitglieder gewählt wurden, setzt sich jetzt das Exekutivkomitee aus 10 der gewählten Mitglieder zusammen zuzüglich ko-optierter Mitglieder. Die Sitzung des Exekutivkomitees hat keine Entschlüsse mit sich gebracht, da es die Zahl der Nominierungen nicht wusste. Er bat um eine halbstündige Aufschiebung der Session zwecks weiterer Diskussionen des Exekutivkomitees.

Der Kongress wurde verftagt.

Der Präsident eröffnete den Kongress wieder um 10.45 und bat um Billigung der Resolution betr. des ITF-Berichtes über die Probleme der Verkehrspolitik auf nationaler und internationaler Ebene.

Der Kongress billigte die Resolution einstimmig.

Kollege Becu bat um die Zustimmung des Kongresses für zwei Resolutionen von "La Fraternidad" und Kollege L. Martinez, betr. Versammlungsfreiheit speziell in Ekuador und Argentinien. Der Text wurde vom Exekutivkomitee

behandelt und zur Billigung empfohlen.

Der Kongress billigte diese Resolutionen einstimmig.

Kollege Becu sprach seinen Dank aus für die Arbeiten der Kollegen Lily Krier und Pierre Krier, ihres Mannes, Karl Weigl (Oesterreich); Johan Brautigam (Niederlande); Joustra (Niederlande) Kollege J. Jarrigion (Frankreich); A. Thaler (Oesterreich) und Kollege Treurniet (Niederlande) und überreichte ihnen als Zeichen des Dankes das goldene ITF-Abzeichen.

Kollege Becu nannte zwei Kandidaten für das Exekutivkomitee aus Grossbritannien. Gemäss den Satzungen darf jedes Land nur einen Kandidaten haben. Darum wurde um besondere Wahl gebeten. Die beiden englischen Kandidaten sind Kollege Frank Cousins (Transportarbeiter) und S. Greene (Eisenbahner). Anschliessend machte er die Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses bekannt: A. Hallworth (Lokpersonal), D.S. Tennant (Offiziere der britischen Handelsmarine und Luftverkehrs), W.J.P. Webber (Vereinigung der Verkehrsangestellten), und T. Yates (Seeleuterverband).

Der Kongress billigte einstimmig diese Nominierungen.

Der Präsident gab die Nominierungen von R. Gunter (Britische Vereinigung der Verkehrsangestellten) und C.W. Evans (Landesverband der Eisenbahner) als Beisitzer bekannt.

Der Kongress billigte einstimmig diese Nominierungen.

Der Präsident bat um Nominierungen für den Posten eines Generalsekretärs. Kollege Becu war schriftlich vorgeschlagen worden. Kollege Becu wurde einstimmig aufs Neue zum Generalsekretär gewählt.

Kollege Becu dankte für das gezeigte Vertrauen. Er sei sich seiner verantwortlichen Aufgaben bewusst und werde weiterhin versuchen, das beste für die Transportarbeiter der ganzen Welt zu tun.

Der Präsident schlug im Namen des Exekutivkomitees vor, den Hauptsitz in London weiterhin zu behalten. Dies wurde vom Kongress einstimmig gebilligt.

Der Präsident erklärte, dass noch kein Vorschlag unterbreitet worden wäre, wo der nächste Kongress stattfinden sollte. Er bat um Zustimmung des Kongresses, dies dem Exekutivkomitee zu überlassen.

Der Kongress war damit einverstanden.

Kollege Brautigam freute sich, an dem Kongress teilgenommen zu haben. Er als einer der ältesten Mitglieder verfolge jede Entwicklung der ITF. Er sei bereits 1904 auf dem Amsterdamer Kongress anwesend gewesen, an dem nur wenige Delegierte teilnahmen. Seitdem ist die ITF gross und stark geworden. Er appellierte an die Einigkeit aller Transportarbeiter aller Länder und an die ITF für die Verwirklichung von Freiheit, Wohlstand und Frieden der Menschheit.

Kollege Hans Düby (Schweizer Eisenbahner) nahm im Namen des Exekutivkomitees und des Kongresses vom Präsidenten Hans Jahn mit den besten Wünschen Abschied. Geboren am 29. August 1885 arbeitete Kollege Jahn 55 Jahre aktiv bei der Gewerkschaftsbewegung und politischen Gebieten auf internationaler und nationaler Ebene.

Im Jahre 1921 organisierte er die deutsche Eisenbahnerorganisation und im Jahre 1933 nach der Machtübernahme Hitlers arbeitete er illegal gegen die Nazis. 1935 musste er flüchten, kam zunächst nach Amsterdam, Antwerpen und Luxemburg und ging später über Spanien und Portugal nach London. Seine Gattin wurde gefangen genommen und sass fünf Jahre im Konzentrationslager. Kollege Jahn war Mitglied des englischen Eisenbahnerverbandes in London und zusammen mit Edo Fimmen gab er eine illegale deutsche Zeitung heraus. Später half er beim Wiederaufbau der deutschen Eisenbahnerorganisation. Im Jahre 1949 wurde Jahn in den Deutschen Bundestag gewählt. Er war weiterhin Zweiter Vorsitzender der Bundesbahn.

Bei der ITF war er Mitglied des Generalrats vor dem Kriege, Mitglied des Exekutivkomitees, Vizepräsident und schliesslich von 1956 bis jetzt Präsident.

Er wurde für die seinem Lande geleisteten Dienste mit dem Grosskreuz der Bundesrepublik geehrt.

Die ITF dankte Kollegen Jahn für seine umfangreichen Arbeiten innerhalb der ITF und der internationalen Gewerkschaftsbewegung als Ganzes. Ihm wurde das goldene ITF-Abzeichen überreicht.

Kollege W.J.P. Webber (Britischer Verband der Verkehrsangestellten) sagte, es sei immer schwer, von einem Menschen Abschied zu nehmen, der ein halbes Jahrhundert lang seine Dienste der Arbeiterbewegung gewidmet hat. Er hatte die Ehre, mit ihm in seinem eigenen Büro und später im ITF-Büro zusammenzuarbeiten. Wenn man seine demokratischen politischen Arbeiten betrachtet, könne man annehmen er stamme aus einem Lande, in dem die Wiege der Demokratie steht, Grossbritannien.

Kollege S. Pequeno (Brasilianische Transportarbeiter) überbrachte den Dank der lateinamerikanischen Gewerkschaftsbewegung für die ausgezeichneten Arbeiten des Kollegen Jahn, als Präsident der ITF.

Der Präsident antwortete, dass er nie gewusst hätte, was für ein Mensch er sei. Der Kongress müsse selber wissen, ob alles der Wahrheit entspreche, was von ihm gesagt worden sei. Er sprach auch im Namen seiner Gattin seinen Dank aus.

In diesem Augenblick wurde ein Foto von Kollege Jahn auf der Rednertribüne zusammen mit Becu, Düby, Pequeno und Webber genommen.

Kollege T. Yates machte dann das Ergebnis der Sonderwahlen betr. der englischen Kandidaten bekannt. Kollege Frank Cousins 1.553.300 und Kollege Greene 1.188.600.

Somit wurde Cousins englischer Kandidat für das Exekutivkomitee.

Kollege Becu bat die Delegierten um Streichung des Namens von Kollege Greene von der Liste der Kandidaten für das Exekutivkomitee.

Sechs Eisenbahnerkandidaten seien gestellt worden. Die Satzungen bestimmen, dass keine Sektion mehr als die Hälfte des Exekutivkomitees bereitstellen dürfe. Einer der sechs vorgeschlagenen müsste also gestrichen werden. Er schlug vor, denjenigen zu nehmen, der die wenigsten Stimmen erhalten hat.

Kollege A. Bono (Argentinien) zog freiwillig seine Kandidatur zurück.

Kollege Becu schlug vor, die Sitzung bis 2.30 Uhr zu vertagen.

Die Sitzung wurde um 12.15 Uhr vertagt.

## NACHMITTAGSSITZUNG

Donnerstag, den 31. Juli 1958

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 2.30 und bat Kollegen Yates um Überreichung des Berichtes der Zähler für die Wahl des Exekutivkomitees.

Kollege Yates machte die nachstehenden, gewählten Mitglieder bekannt: F. Cousins (Grossbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), H. Düby (Schweiz), G. Hauge (Norwegen), H.J. Kanne (Niederlande), S. Klinga (Schweden), F. Laurent (Frankreich), A.E. Lyon (U.S.A.), J. Matejcek (Oesterreich) und Ph. Seibert (Deutschland).

Der Präsident gratulierte den Mitgliedern des neuen Komitees und wünschte ihnen bei ihren Arbeiten genau so guten Erfolg wie den bisherigen Mitgliedern des Exekutivkomitees. Nach verschiedenen Bekanntmachungen des Generalsekretärs, erhob sich der Präsident für seine Abschlussrede.

Dank der Disziplin und guten Zusammenarbeit der Delegierten war es möglich, den Kongress früher abzuschliessen als ursprünglich geplant.

Im Namen des Kongresses dankte er dem holländischen vorbereitenden Comité unter der Leitung von Kollegen Kieboom für seine vortrefflichen Arbeiten, dank derer der Kongress ein Erfolg wurde. Er dankte weiterhin allen holländischen Freunden, u.a. vielen Eisenbahner, die während des Kongresses vielseitig geholfen haben. Ein besonderes Dankwort dem Generalsekretär und den Mitgliedern des Stabes (der zum Teil aus fünf Mitgliedern, die vor dem Kriege bei der ITF arbeiteten, bestand) und schliesslich dankte er den Dolmetschern und Übersetzern und dem ganzen technischen Stab.

Ferner erlaube er sich, noch einige Bemerkungen zu machen. Als Gewerkschaftsleiter sei es die Pflicht aller Delegierten, eine universelle Erreichung sozialer Sicherheit und Gerechtigkeit anzustreben. Wenn dies erreicht wird, käme keine Unterdrückung, Krieg oder Ausbeutung. Das ist das wichtigste aller menschlichen Ziele, und die Mitglieder der Gewerkschaftsbewegung und der ITF seien die beste Kraft, dieses Ziel zu verwirklichen. Sie sind eine Verbundenheit bei der Erreichung dieses Zieles; wobei die Hautfarbe keine Rolle spielt. Sie können stolz sein auf ihre Rolle als Bannerträger für einen Weltfrieden und dieses dürfte alle ermutigen.

Wir leben in einer zweiten industriellen Revolution. Automatisierung und neue Waffen können zerstörend wirken, aber es müsste gerade dafür gesorgt werden, dass die neuen wissenschaftlichen Entdeckungen zur Wahrung des Friedens angewandt werden und zur Sicherung von sozialer Gerechtigkeit und allumfassenden Frieden. Die Teilnehmer des Kongresses können mit dem Bewusstsein nach Hause kehren, dass bei allen Diskussionen dieser Gedanke im Hintergrund schwebte.

Er hoffe, die ITF möge immer die Vorhut der internationalen Gewerkschaftsbewegung bleiben, wie sie es bisher war. Dies könne erreicht werden, wenn alle Mitglieder bereit sind, für das Allgemeinwohl persönliche Opfer zu bringen.

Der Präsident erklärte mit diesen Worten den 25. Kongress der ITF für beendet.

#### SITZUNG DES GENERALRATS DER ITF

Nach Beendigung des Kongresses trat direkt der Generalrat zusammen.

Der Präsident und Vizpräsident mussten gewählt werden und weiterhin musste eine Empfehlung des Exekutivkomitees betr. Austrittes der indischen Seeleute-Föderation bedacht werden.

#### Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten der ITF.

F. Cousins vom Britischen Transportarbeiterverband wurde einstimmig zum Präsidenten der ITF als Nachfolger von Hans Jahn, deutsche Eisenbahner, gewählt, der nicht für eine Wiederwahl angesetzt worden war.

Ebenfalls wurde H.J. Kanne (Holländischer Verband der Binnenverkehrsarbeiter) zum Vizepräsidenten ernannt.

#### Austritt der Indischen Seeleute Föderation.

Der Rat erwägte eine Empfehlung des ausscheidenden Exekutivkomitees, dass die Föderation indischer Seeleute als Mitglied gestrichen werden müsste, da sie nicht den Verpflichtungen als Mitgliedsorganisation der ITF nachgekommen sei. Diese Tatsache war sehr enttäuschend, da die Gründung dieser Föderation teilweise den Arbeiten der ITF zu verdanken war, die indischen Seeleuterverbände zu vereinen.

Der Rat billigte einstimmig die Empfehlung des Exekutivkomitees.