

PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 5 - 7

20. April 1962

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, jedoch 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.

ALLGEMEINES

LIBYEN

IBFG- Delegation wird Einreise verweigert

(ITF) Die libysche Regierung hat einer offiziellen Delegation des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) die Einreise

nach Libyen verweigert. Die Delegation stand unter der Führung des Kollegen Omer Becu (Generalsekretär des IBFG), der von den Kollegen Tlili (Generalsekretär des tunesischen Transportarbeiterverbandes) und Haskins (Generalsekretär der internationalen Petroleumarbeiter-Föderation) begleitet war. Die Delegation hatte beabsichtigt festzustellen, welche Umstände die Verhaftung einer Anzahl libyscher Gewerkschafter veranlassten, nachdem aufgrund der Weigerung gewisser Provinz-Behörden eine bereits von der Federalregierung gewährte Lohnerhöhung zu zahlen, mehrere Streiks ausgebrochen waren. Der IBFG ist ausserdem über einen Beschluss der libyschen Regierung zur Aenderung der gegenwärtigen Arbeitsgesetzgebung äusserst beunruhigt. Dieser Beschluss wurde ohne Zustimmung des Parlamentes gefasst und die vorgesehene Gesetzgebung würde das Streikrecht und andere gewerkschaftliche Rechte beträchtlich einschränken.

Kollege Peter de Vries, Generalsekretär der ITF, hätte auch an der Delegation teilnehmen sollen, konnte jedoch kein Visa für Libyen erlangen.

I.T.F.

INTERNATIONALES

Konferenz der Hochsee- fischersektion

(ITF) Am 22. und 23. März 1962 fand in Esbjerg (Dänemark) eine Konferenz der ITF-Sektion für Hochsee-

fischer statt. Ein Bericht über diese Konferenz befindet sich im Anhang zu diesem Pressebericht.

GRIECHENLAND

ITF-Sondermission

(ITF) Kollege Hans Imhof (Stellvertretender Generalsekretär)

kehrte kürzlich von einer ITF-Mission nach Griechenland zurück, auf welcher er von Kollege W. Mikkelsen, Leiter der Wirtschaftsabteilung der OeTV, begleitet war. Kollege Mikkelsen handelte auf dieser Mission als Vertreter des Ausschusses der ITF-Mitgliedsverbände in der EWG.

Der Zweck der Mission war, an Ort und Stelle Informationen und Eindrücke über die sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen und Verhältnisse zu sammeln, mit besonderem Bezug auf die gewerkschaftliche Lage und verkehrspolitische Probleme. Während der letzten Jahre musste sich die ITF wiederholt mit besonderen Problemen der griechischen Eisenbahner befassen, und diese Mission (16. - 24. März) wurde auf Ansuchen der Panhellenischen Eisenbahnerföderation nach Griechenland entsandt. Die Mission untersuchte die besonderen Probleme der Eisenbahner und ergriff gleichzeitig die Gelegenheit, sich mit den allgemeineren Aspekten der griechischen Wirtschaft - vor allem im Zusammenhang mit der Mitgliedschaft Griechenlands zur EWG - vertraut zu machen.

Die Aufgabe der Mission wurde durch die Mitarbeit der griechischen Mitgliedsverbände der ITF (Panhellenische Eisenbahnerföderation, Panhellenische Seeleuteföderation und griechische Hafentarbeiterföderation) und des griechischen Gewerkschaftsbundes (GSEE) beträchtlich erleichtert. Der Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes, Kollege F. Makris, war besonders entgegenkommend. Die Delegation hatte Unterredungen mit dem Arbeitsminister (Mr. Chryssanthopoulos) und dem Minister für wirtschaftliche Zusammenarbeit (Mr. Papaligouras) sowie mit Vertretern der Wirtschaftsabteilung der griechischen Nationalbank und Funktionären der Eisenbahnverwaltung.

Die Mission stellte fest, dass trotz der wirtschaftlichen Entwicklung während der letzten Jahre noch immer eine grosse Anzahl Arbeitslose bestanden und dass der allgemeine Lebensstandard im grossen und ganzen sehr niedrig war. In ihren Unterredungen mit Vertretern der Regierung verwiesen die Kollegen Imhof und Mikkelsen auf das dringende Bedürfnis nach einer freien und starken Gewerkschaftsbewegung und betonten, dass die den Eisenbahnern gebührenden Rechte und Freiheiten nicht durch Massnahmen zur Modernisierung und Reorganisierung der Eisenbahnen gefährdet werden sollten. Die Regierungsvertreter versicherten ihnen, dass keine Reorganisierungsmassnahmen ohne Rücksprache mit den zuständigen Eisenbahnerverbänden ergriffen werden würden. Die Mitglieder der Mission betonten ausserdem die Bedeutung eines rationellen Schienen- und Strassenkonstruktions-Programmes.

Die Mission ist der Ansicht, dass die ITF zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Griechenland einen grossen Beitrag leisten könnten. Wir befassen uns zur Zeit mit Plänen zur Ausarbeitung eines Memorandums über griechische verkehrspolitische Probleme und Verluste im Eisenbahnwesen (ein ausführlicher Bericht über die Tätigkeit dieser Mission wird in einer künftigen Nummer der ITF-Zeitung erscheinen).

ASIEN

Asien-Tour des Kollegen Laan

(ITF) Kollege Reint Laan, Regionaldirektor der ITF, befindet sich zur

Zeit auf einer Asien-Tour, in deren Laufe er Unterredungen mit den leitenden Funktionären der Transportarbeiterverbände und mit anderen Gewerkschaftern haben wird. Er begann seine Tour am 10. März und wird unter anderen Pakistan, Indien, Birma, Malaya, Singapur, Thailand, Vietnam, Hongkong und Japan besuchen. Kollege Laan wird Anfang Mai nach London zurückkehren.

EUROPA

Verkehrspolitische Besprechungen der ITF-Verbände in der EWG

(ITF) Der koordinierende Ausschuss der ITF-Verbände in den sechs EWG-Ländern tat am 13. März in Frankfurt auf Einladung seines Vorsitzenden, Kollege Philipp Seibert (Präsident der GdED) zusammen. Zur Diskussion stand der Bericht des Herrn Paul J. Kapteyn an das europäische Parlament über eine europäische Verkehrspolitik. Dieser Bericht stellt fest, dass eine gemeinsame Verkehrspolitik der sechs Länder notwendig ist, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern und einen besseren Lebensstandard zu erzielen. Die Transportunternehmen dieser Länder sollten auf eine rentable Grundlage gestellt oder, wenn dies nicht möglich ist, vom Staat subventioniert werden. Die Vertreter der ITF-Verbände in den sechs Ländern nahmen zu diesem Dokument Stellung und ersuchten Herrn Kapteyn um einen ausführlichen Bericht über die gegenwärtigen Löhne, Zulagen, Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter in der EWG.

ARGENTINIEN

Argentinischer Schiffsstreit geschlichtet

(ITF) Dank dem Eingreifen des Kollegen Azaña konnte ein Streit zwischen dem der ITF angeschlossenen argentinischen Seeleuteverband (SOMU) und den Reedern des argentinischen Schiffes "Rio Tunuyán" beigelegt werden. Die Meinungsverschiedenheiten begannen, als einer der Offiziere der "Rio Tunuyán" einen Befehl erteilte, welcher gegen die Arbeitsbestimmungen in der Handelsmarine verstieß. Die Besatzung weigerte sich den Befehl auszuführen. Als das Schiff nach Buenos Aires zurückkehrte, wurden 23 Besatzungsmitglieder an Land gesetzt und von der Gesellschaft der "Meuterei" beschuldigt. Alle Versuche der SOMU vernünftige Verhandlungen herbeizuführen, wurden von den Arbeitgebern zurückgewiesen. Aus diesem Grunde weigerte sich der Verband für die nächste Fahrt des Schiffes eine Besatzung bereitzustellen. Schliesslich wurde eine sogenannte "Freiwilligen"-Besatzung zusammengetrommelt deren Mitglieder jedoch nicht der Gewerkschaft angehörten. Als das Schiff in New York einlief, fand ein 3-tägiger Boykott statt. Zufolge der hartnäckigen Haltung der Reeder wurde das Schiff auf seiner Rückreise in Montevideo erneut boykottiert.

Kollege Azaña begab sich am 11. März nach Buenos Aires und kabelte uns kurz darauf, dass der Streit zur Befriedigung aller Parteien beigelegt worden sei.

USA

Kollege Art Lyon zum Mitglied des US-Eisenbahnpensionsrates ernannt

(ITF) Kollege A.E. Lyon, seit 1955 erster Sekretär der US-Railway Labor Executive Association (RLEA), ist von Präsident Kennedy zum Vertreter der Arbeitnehmer im US-Eisenbahner-Pensionsrat (ein dreigliedriges Verwaltungsorgan) ernannt worden. Als Mitglied des Rates wird Kollege Lyon an der Verwaltung einer Pensionsgesetzgebung beteiligt sein, welche im Laufe der letzten Jahre beträchtlich zur Verbesserung der Verhältnisse der Eisenbahner und ihrer Familien beigetragen hat.

Kollege Lyon ist vielen Mitgliedern der ITF bekannt. Er war seit 1948 ein Mitglied des Exekutivkomitees der ITF und nahm besonders an der regionalen Tätigkeit der ITF ein grosses Interesse. Ausserdem war er ein Mitglied des Regionalausschusses seit dessen Gründung vor 5 Jahren.

Die RLEA hat seitdem Kollege Donald S. Beattie zu ihrem ersten Sekretär ernannt. Kollege Beattie war seit 1951 Direktor der Forschungsabteilung des Lokpersonals und handelte kürzlich vor der vom Präsident Kennedy ernannten Eisenbahn-Untersuchungskommission als Wortführer des gemeinsamen Ausschusses der Verbände des fahrenden Personals.

"
TURKEI

Vereinigung der türkischen
Gewerkschaftsbewegung;
Besuch des Kollegen White

(ITF) Im Januar dieses Jahres fanden in Ankara Unterredungen zwischen einer IBFG-Delegation und Vertretern türkischer Gewerkschaften

sowie des türkischen Gewerkschaftsbundes (Turk-Is) statt. Zur Diskussion stand die Neugestaltung der türkischen Gewerkschaftsbewegung. Die Unterredungen endeten in einer Empfehlung zur Bildung von 16 Fachgewerkschaften, welche alle türkischen Arbeiter erfassen sollen. Diese Arbeiter sind zur Zeit in ungefähr 480 verschiedenen Verbänden organisiert. Es handelt sich hauptsächlich um regionale Verbände, und in einigen Bezirken gibt es sogar mehrere Organisationen für die gleiche Berufsgruppe, sodass sich die Tätigkeit dieser Verbände unnötigerweise überschneidet.

Der IBFG hat der Turk-Is \$ 40.000 zur Verfügung gestellt, unter der Bedingung, dass diese Summe einzig und allein zur Verwirklichung des vorgesehenen Neugestaltungsprogrammes Verwendung findet.

Kollege White (Stellvertretender Generalsekretär der ITF) war ein Mitglied der Delegation und unternahm kürzlich eine weitere Reise nach der Türkei um den Zusammenschluss der Arbeiter im Transportsektor zu einer Organisation zu besprechen. Er hatte Unterredungen mit den leitenden Funktionären der verschiedenen Transportarbeiterverbände (die Eisenbahner und Seeleute sind der ITF bereits angeschlossen). Die folgenden Transportarbeiterkategorien erklärten sich bereit der neuen Organisation (Ulas-Is) beizutreten:

Eisenbahner - bereits in einem Verband organisiert und der ITF angeschlossen.

Seeleute (einschliesslich Hafentarbeiter)

- alle Seeleuterverbände ausser einem dessen Mitgliedschaft ohnehin sehr schwach ist.

Zivilluftfahrtspersonal

- Bodenpersonal; das Kabinenpersonal und einige andere Kategorien sind bereits dem sehr starken Petroleumarbeiterverband angeschlossen. Der Verband hat sich bereit erklärt diese Arbeiter der Ulas-Is zu überlassen, sobald sich diese nach ihrer Gründung um diese Mitglieder bewirbt; Vertreter der Pilotenvereinigung haben ebenfalls erklärt, dass sie der Ulas-Is beitreten möchten.

Strassentransportarbeiter

- Der Verband des städtischen Autobuspersonals von Istanbul organisiert gleichzeitig die Arbeitnehmer in den städtischen Gas- und Elektrizitätswerken. Dieser Verband hat sich zur Zeit noch nicht entschlossen der Ulas-Is beizutreten, weil er mehr geneigt ist, sich als eine öffentliche Dienste Vereinigung anzusehen und seine Mitglieder aus den Gas- und Elektrizitätswerken nicht verlieren will. Die anderen Strassentransportarbeiter wollen der Ulas-Is beitreten.

Als nächster Schritt werden die Satzungen der neuen Organisation ausgearbeitet und befürwortet werden müssen. Daraufhin wird sich die Ulas-Is voraussichtlich um Mitgliedschaft zur ITF bewerben. Die vorgesehene Neugestaltung der türkischen Gewerkschaftsbewegung wird den Arbeitern ein effektives Mittel zur Verbesserung ihres Lebensstandards geben und im sozialen und wirtschaftlichen Leben des Landes eine wichtige Rolle spielen.

NIEDERLANDE

Internationale Unterstützung für niederländische Seeleute

(ITF) Trotz erneuter Versuche seitens des der ITF angeschlossenen niederländischen Seeleuteverbandes (CKV)

eine Einigung mit den Reedern über die Bedingungen und Tarife eines neuen Kollektivvertrages herbeizuführen, ist es jetzt so gut wie sicher, dass die holländischen Seeleute am 1. Mai, wenn der alte Kollektivvertrag abläuft, in den Streik treten werden. Die ITF hat die ihr angeschlossenen Seeleute und Hafenarbeiterverbände von allen bisherigen Entwicklungen in Kenntnis gesetzt, und diese Verbände haben sich bereiterklärt im Falle eines Streiks Solidaritätsmassnahmen zu ergreifen und holländische Schiffe als "schwarz" zu behandeln.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit im Einzelnen auf die Vorgeschichte dieses Streiks eingehen. Seit 1946 werden die Löhne und Arbeitsbedingungen der niederländischen Seeleute - Mannschaften und Offiziere - in einem Kollektivvertrag festgelegt. Bis jetzt ist es immer möglich gewesen, diesen Vertrag bei Gewährleistung gewisser Verbesserungen jährlich zu erneuern. Dieses Jahr scheiterten jedoch die diesbezüglichen Verhandlungen, sodass dem Beschluss der CKV, den Vertrag zu kündigen, eine tiefere Bedeutung beigemessen werden muss. Die Kündigung des Vertrages, dessen grundlegende Aspekte im Jahre 1946 beschlossen wurden, bedeutet, dass die Seeleute nicht länger bereit sind Bedingungen anzuerkennen, welche zur Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaues der Nachkriegsjahre annehmbar waren.

Wie in zahlreichen anderen westeuropäischen Ländern, besteht auch in der niederländischen Schifffahrt ein grosser Mangel an Arbeitskräften. Die holländischen Reeder hätten nie genügend Seeleute und Mannschaften für ihre Schiffe finden können, wenn nicht ein Sondergesetz vorgesehen hätte, dass junge Männer die der Handelsmarine beitreten, keinen Militärdienst zu leisten brauchen. Dies lässt sich bereits aus der Tatsache ersehen, dass die überwiegende Mehrzahl der niederländischen Seeleute unter 27 Jahre alt sind. (Der Befreiung vom Militärdienst knüpft sich die Bedingung an, dass die betreffenden Leute bis zu diesem Alter in der Handelsmarine bleiben).

Ausserdem haben sich der Lebensstandard und die Arbeitsbedingungen der Festlandarbeiter während der letzten Jahre ausserordentlich verbessert. Es gibt mehr Freizeit und die meisten Leute haben genügend Geld um diese Freizeit zu geniessen. Die Arbeitsbedingungen der Seeleute sind im Vergleich sehr schlecht. Es ist daher nicht verwunderlich, dass angesichts der langen Arbeitszeit, des Mangels an Komfort und der ungenügenden Urlaubsbestimmungen nur sehr wenige junge Leute bereit sind, den Seemannsberuf zu ergreifen. Dies ganz abgesehen von der Tatsache, dass sie für lange Zeit von ihrer Familie getrennt leben würden.

Unter Bezugnahme auf die International Seafarers' Charter der ITF arbeitete die CKV eine Reihe von Forderungen aus, welche in künftigen Kollektivverträgen berücksichtigt werden sollten. Diese Forderungen beziehen sich unter anderem auf: a) eine allgemeine Lohnerhöhung, b) Sonderzulagen für Offiziere und befähigte Maschinisten, c) erhöhte Dienstaterszulagen für Offiziere, d) Mehrzahlung für lange Reisen, e) Entschädigung für Arbeit an Sonnabenden, f) eine bessere Regelung der Arbeitszeiten im Hafen und zur See, g) Ueberstundenzahlung für Arbeit an Sonntagen und Sonnabend nachmittags, h) Sondärentschädigung

für Arbeit in ausländischen Häfen an Sonntagen und samstags nachmittags
i) erhöhte Ueberstundentarife und ein besseres Verfahren zur Berechnung der Ueberstunden, j) besseres Verfahren zur Regelung der Hafenvachen, k) längere Urlaubszeit, l) erhöhte Reisezulagen und m) eine Sonderzulage für Dienst in amerikanischen Gewässern.

Es war nicht die Absicht der CKV auf eine sofortige Erfüllung aller dieser Forderungen zu dringen. Die CKV wollte sich mit den Reedern nur im Prinzip darüber einigen, dass diese Punkte bei der Ausarbeitung künftiger Kollektivverträge berücksichtigt werden würden. Es zeigte sich jedoch sehr bald, dass die Reeder nicht bereit waren diese Forderungen überhaupt in Erwägung zu ziehen. Die CKV arbeitete einen Kompromissvorschlag aus, der ebenfalls von den Arbeitgebern abgelehnt wurde. Daraufhin wurden die Verhandlungen abgebrochen. Die Reeder behaupten nicht nur, dass sie finanziell nicht in der Lage sind diese Lohnerhöhungen zu zahlen, sondern auch, dass die Forderungen selbst nicht im Einklang mit der Lohnpolitik der Regierung stehen. Die CKV ist überzeugt, dass die erstere Behauptung nicht der Wahrheit entspricht und beschreibt die letztere Behauptung als ein hinterlistiges Manöver seitens der Reeder, weil diese bei früheren Verhandlungen oft das Argument vorgebracht hätten, dass die Schifffahrt aufgrund ihres internationalen Charakters nicht von nationalen Erwägungen beeinflusst werden sollte.

CHILE

Neuer Vertrag für chilenische Hafentarbeiter

(ITF) Kollege Azaña (Regionalvertreter der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum) hat uns nunmehr

Einzelheiten über den neuen Vertrag zwischen der der ITF angeschlossenen chilenischen Schifffahrtsförderung (COMACH) und der chilenischen Schifffahrtskammer mitgeteilt. (Siehe unseren letzten Pressebericht).

Der Vertrag sieht die Einführung eines neuen Schichtarbeitssystems vor, wonach zwei Schichten pro Tag gearbeitet werden sollen: eine 10-Stunden Schicht und eine vier-Stunden Schicht. Die erste Schicht ermöglicht es den Hafentarbeitern 2 Ueberstunden pro Tag zu arbeiten; die Löhne für diese Schicht sind um 15% erhöht worden. Die Löhne der 4-Stunden Schicht dagegen sind um 30% erhöht worden und diese Schicht wird nur von Hafentarbeitern gearbeitet werden, welche ihren Arbeitsplatz zufolge der Einführung der Modernisierung verloren haben. Alle diese Arbeiter gehören Mitgliedsverbänden der COMACH an.

USA

Streik der US-Flugingenieure?

(ITF) Die der ITF angeschlossene internationale Vereinigung der Flugingenieure (FEIA) teilt uns mit,

dass ihre Mitglieder möglicherweise gegen die Pan American Airways in den Streik treten werden. Zur Zeit bestehen grosse Meinungsverschiedenheiten in bezug auf einen wichtigen Aspekt der offiziellen ITF-Cockpit-Bemannungs-Politik: nämlich die Führung eines selbständigen Flugingenieurs. Die Feier ist auch mit der Trans World Airlines Gesellschaft in einen Streit über diese Frage verwickelt. In diesem Falle hat jedoch der Präsident der Vereinigten Staaten einen Dringlichkeitsausschuss beauftragt die bestehenden Meinungsverschiedenheiten zu untersuchen.

Der Streik der Pan-American-Flugingenieure hätte am 23. März beginnen sollen, wurde jedoch verschoben um das Resultat weiterer Diskussionen zwischen der FEIA und der Pilotenvereinigung unter Anwesenheit vom amerikanischen Arbeitsministers ernannten Vermittlers, abzuwarten. Inzwischen hat die ITF die ihr angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände von allen Einzelheiten in Kenntnis gesetzt und sie ersucht, im Falle eines Streiks Solidaritätsmassnahmen zu ergreifen. Eine Anzahl dieser Verbände (unter anderen die britischen) haben sich dazu bereiterklärt.

TANGANJIKA

Kollege Tumbo zum
Gesandten ernannt

(ITF) Kollege C. Kasanga Tumbo, der Generalsekretär des der ITF angeschlossenen Verbandes der afrikanischen Eisenbahner Tanganjikas wurde kürzlich zum tanganyikanischen Botschafter in London ernannt.

VERKEHRSWESEN (ALLGEMEIN)

INTERNATIONALES

Generaldirektor der
IAO wiedergewählt

(ITF) David A. Morse wurde kürzlich wieder als Generaldirektor der Internationalen Arbeits-Organisation für eine weitere Amtszeit von 5 Jahren gewählt. Die gegenwärtige Amtsperiode läuft erst im September nächsten Jahres ab.

BELGIEN

CGSP nimmt Resolution über
Streikrecht an

(ITF) Der Zentralausschuss des belgischen Verbandes der Angestellten in den öffentlichen Diensten (CGSP) nahm auf einer Sitzung am 19. März eine Resolution an, welche auf das Streikrecht sowie auf die dem belgischen Generalstreik (Januar 1961) folgenden Ereignisse Bezug nimmt. Die Resolution fordert eine allgemeine Amnestie für alle zufolge des Streiks verurteilten Arbeiter sowie eine Aenderung der bestehenden Gesetzgebung, um Lohnverlust während offiziellen Streiks zu vermeiden. Die CGSP brachte erneut ihre Entschlossenheit zum Ausdruck, das Streikrecht beizubehalten. Die Eisenbahnen- und Zivilluftfahrtsabteilungen der CGSP sind der ITF angeschlossen.

JAPAN

Die "Frühlingsoffensive"
beginnt

(ITF) Die Frühlingsoffensive der japanischen Gewerkschaftsbewegung begann am 28. März mit einer Reihe von Streiks und Demonstrationen, an denen rund 5 Millionen Arbeiter aller Berufsgruppen einschliesslich des Transportsektors teilnahmen.

EISENBAHNER

BELGIEN

Erhöhte Urlaubszulage

(ITF) Obwohl die Verhandlungen zwischen den belgischen Staatsbahnen und der der ITF angeschlossenen Eisenbahner-Abteilung der CGSP noch nicht abgeschlossen sind, konnte Uebereinstimmung in bezug auf eine Erhöhung der jährlichen Ferienzulage um bFr. 1.000 erzielt werden. Diese Zulage wird im März jedes Jahres gezahlt. Die Verhandlungen über neue Tarife nähern sich einem kritischen Punkt.

GROSSBRITANNIEN

3%ige Lohnerhöhung für
Werkstättenpersonal

(ITF) Die der ITF angeschlossene National Union of Railwaymen (NUR) hat für die in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Arbeitnehmer eine 3%ige Lohnerhöhung erzielt, welche am 1. April dieses Jahres in Kraft trat. Eine Forderung auf eine Erhöhung des Urlaubsgeldes wurde im Juni vorigen Jahres einem Arbeitsgericht unterbreitet und ist nunmehr abgelehnt worden.

KANADA

Streik des Lokpersonals vermieden

(ITF) Ein Streik der Mitglieder der Brotherhood of Locomotive Engineers (BLE) gegen die Canadian National und die Canadian Pacific Eisenbahnen wurde vermieden als am 26. März Übereinstimmung über einen neuen Kollektivvertrag erzielt werden konnte, welcher ab 1. April dieses Jahres für drei Jahre gelten soll. Der Vertrag sieht eine gestaffelte Erhöhung der Löhne um insgesamt 6,2% vor: 1% ab 16. März 1961 (rückwirkend), 1% ab 16. September 1961, 1,5% ab 1. April 1962, 1,5% ab 16. September 1962 und weitere 1,5% ab 16. September 1963. Bei den Verhandlungen mit der Canadian National Gesellschaft konnten alle Punkte geregelt werden. Dagegen bleiben zwei Punkte des Vertrages mit der Canadian Pacific Gesellschaft unregelt und sollen einer Schlichtungsinstanz unterbreitet werden. Die neuen Verträge sehen ausserdem beträchtliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen vor; unter anderem neue Wohlfahrts- und Gesundheitsbestimmungen.

OST-AFRIKA

Verfahren für Arbeit- geber/Arbeitnehmer-Bezie- hungen eingeführt

(ITF) Nach langen und schwierigen Verhandlungen über die Einführung eines offiziellen Verfahrens zur Regelung der Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen im ostafrikanischen Eisenbahnwesen haben die Vertreter der Gewerkschaften und der Arbeitgeber nunmehr einen Vertrag unterzeichnet, welcher sich mehr oder weniger an die Empfehlungen des Whitson-Berichtes hält.

Das Abkommen sieht die Bildung eines Zentralrates vor, der sich aus Vertretern der Direktion und der Arbeitnehmer zusammensetzen soll. Dieser Zentralrat dient den Verhandlungen über Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner aller drei ostafrikanischen Länder (Tanganjika, Uganda, Kenia). Ausserdem sind beratende Ausschüsse für die einzelnen Hoheitsgebiete vorgesehen. Für alle Arbeitsstätten mit mehr als 50 Angestellten sollen Betriebsräte eingeführt werden, um gemeinsame Rücksprache über alle lokale Probleme zu ermöglichen. Ausserdem wurde ein festes Schlichtungsverfahren festgelegt mit der Bedingung, dass keine Streiks oder Aussperrungen stattfinden dürfen solange nicht alle vorgesehenen Schlichtungsverfahren angewandt worden sind.

Die Unterzeichnung dieses Abkommens bedeutet einen grossen Fortschritt in den Beziehungen zwischen Gewerkschaften und Direktionen im ostafrikanischen Eisenbahnwesen.

FRANKREICH

Lohnangebot voll- kommen unannehmbar

(ITF) Die französischen Eisenbahnerverbände, einschliesslich der der ITF angeschlossenen Eisenbahnerföderation (FO), haben gegen die Unzulänglichkeit eines Lohnangebots der Regierung Protest erhoben. Die Regierung hatte eine Erhöhung der Löhne des fahrenden Personals um 0,93% vorgeschlagen. Die Eisenbahner sind ohnehin mit dem Plan der Regierung, bis Ende 1962 eine gestaffelte Erhöhung der Löhne um insgesamt 7,62% zu gewähren, äusserst unzufrieden. Sie fordern eine Erhöhung ihres Grundlohnes zufolge des scharfen Anstiegs der Lebensunterhaltskosten und wollen ihre Löhne mit denen der Arbeiter in anderen Industrien gleichgestellt sehen.

USA

Lohnforderung des fahrenden Personals; Verhandlungen wiederaufgenommen

(ITF) Am 2. April dieses Jahres haben Vertreter der Gewerkschaften und der Arbeitgeber erneut die Verhandlungen über die Lohnforderungen des fahrenden Personals der amerikanischen Eisenbahnen aufgenommen. Diese Forderungen wurden in dem umstrittenen Bericht der vom Präsident Kennedy ernannten Eisenbahn-Untersuchungskommission behandelt.

den Personals der amerikanischen Eisenbahnen aufgenommen. Diese Forderungen wurden in dem umstrittenen Bericht der vom Präsident Kennedy ernannten Eisenbahn-Untersuchungskommission behandelt.

Inzwischen haben vier der Verbände (Lokführer, Heizer, Zugdienstpersonal, Schaffner und Bremser) die Möglichkeit eines Streiks in Erwägung gezogen. Der fünfte Verband (Weichensteller) kann nur mit Genehmigung seiner leitenden Funktionäre zu Streikmassnahmen greifen.

(Alle fünf Verbände sind der ITF durch die US Railway Labor Executives' Association (RLEA) angeschlossen).

STRASSEN^{II}GÜTER- UND PERSONENVERKEHR

GROSSBRITANNIEN

Autobuspersonal lehnt Lohnangebot ab

(ITF) Das im Dienste der Londoner Transport- Exekutive (LTE) stehende Autobuspersonal

hat ein Angebot der Direktion zur Erhöhung der Wochenlöhne der Fahrer um 7s die Woche und der Schaffner um 6s abgelehnt, weil sie sich nicht damit einverstanden erklären konnten, dass Schaffner und Fahrer verschiedene Erhöhungen erhalten sollten. (Siehe Pressebericht Nr. 1-4, vom 20. März 1962).

KENIA

Neuer Vertrag für Autobuspersonal

(ITF) Die der ITF angeschlossene Transportarbeitergewerkschaft von Kenia hat uns vor kurzem

die Einzelheiten eines neuen Kollektivvertrages mit der Kenya Bus Service Ltd. mitgeteilt. Die neuen Monatslöhne (einschliesslich Unterkunftszulage) sind:

	<u>Grad III</u>	<u>Grad II</u>	<u>Grad I</u>
Schaffner { 1. Dienstjahr } 249/-	271/-	319/-	
{ 4. " " } 264/-	301/-	349/-	
Fahrer { 1. Dienstjahr } 300/-	322/-	371/-	
{ 4. " " } 315/-	352/-	401/-	

(20/- = DM 11,25)

Ausserdem enthält der Kollektivvertrag neue Bestimmungen über: Urlaubsanspruch (18 Tage pro Jahr nach 12 Monaten Dienstzeit); Kündigung und Entlassung; Unterbreitung und Behandlung von Beschwerden; Verfahren im Falle von Streikmassnahmen und Abzug der Mitgliedsbeiträge vom Monatslohn.

URUGUAY

Streik des Autobuspersonals von Montevideo

(ITF) Das im Dienste der Onda Gesellschaft stehende Autobuspersonal befindet sich gegenwärtig in einem Streik als Protest gegen die Entlassung von 300 Angestellten. Kollege Azaña (ITF-Regionalvertreter für Lateinamerika) war kürzlich in Uruguay und hat uns zu verstehen gegeben, dass ihn der uruguayische Gewerkschaftsbund gebeten hat, den Streik zu unterstützen.

USA

Uebernahme-Beschluss als gesetzwidrig erklärt

(ITF) Im vorigen Monat beschlossen die New Yorker Stadtbehörden den Betrieb der Fifth Avenue-Autobusgesellschaft zu übernehmen, weil die Handhabung der Geschäfte dieser Gesellschaft gegen das öffentliche Interesse verstieess. (Siehe Pressebericht Nr. 1-4, vom 20. März). Dieser Beschluss ist nunmehr von der Berufungsabteilung des obersten Gerichtshofes des Staates New York als gesetzwidrig erklärt worden.

HAFENWIRTSCHAFT

GROSSBRIANNIEN

Hafenarbeiter kündigen Kollektivvertrag

(ITF) Nachdem die Arbeitgeber die Lohnforderungen der der ITF angeschlossenen britischen Transportarbeitergewerkschaft ein zweites Mal abgelehnt haben, beschlossen die Arbeitnehmer bzw. die Gewerkschaft, ihren Kollektivvertrag im Namen von 75.000 registrierten Hafenarbeitern zu kündigen. Nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses fand eine weitere gemeinsame Sitzung statt, auf der jedoch kein Fortschritt erzielt werden konnte. Die Gewerkschaft bereitet sich nunmehr auf Streikmassnahmen vor, falls vor Ablauf der einmonatigen Kündigungsfrist keine Lösung des Konfliktes herbeigeführt werden kann.

INDIEN

Resultat des Hafenstreiks von Bombay

(ITF) Das Resultat des Streiks der Besatzungen der Dock- und Hafenflottille von Bombay kann als ein grosser Erfolg für die All-Indische Hafenarbeiterförderer bezeichnet werden. Der Streik diente der Unterstützung einer Forderung auf Nachtdienstzulagen. Nach dem Streik erklärten sich die Arbeitgeber zu Verhandlungen bereit und nachdem weitere Unterredungen mit Vertretern des indischen Arbeitsministeriums stattgefunden hatten, konnten alle Schwierigkeiten beseitigt werden. Es wurde beschlossen eine gemeinsame Konferenz von Vertretern des Arbeitsministeriums, des Transportministeriums, den Leitern der Hafenverwaltungen und Vertretern der Gewerkschaften einzuberufen, um die Einzelheiten eines neuen Nachtarbeits-Reglements auszuarbeiten.

SCHIFFFAHRT

INTERNATIONALES

Ghana ratifiziert IAO-Uebereinkommen über Sicherheit des Lebens zur See

(ITF) Die ghanesische Regierung hat das internationale Uebereinkommen über die Sicherheit des Lebens zur See (1960) ratifiziert. Dieses Uebereinkommen ist bereits von Frankreich, Haiti, Norwegen und Vietnam angenommen worden. Wird jedoch erst zwölf Monate nach dem es von 15 Ländern ratifiziert worden ist in Kraft treten. Unter diesen 15 Ländern müssen sich min-

destens 7 Länder mit einer Mindesttonnage von je 1 Million BRT befinden; Frankreich und Norwegen erfüllen diese Bedingung.

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhung für deutsche Seeleute

(ITF) Nach langen und schwierigen Verhandlungen hat die der ITF angeschlossene Gewerkschaft öffentliche

Dienste, Transport und Verkehr einen neuen Tarifvertrag unterzeichnet, welcher eine 6%ige Lohnerhöhung für alle Seeleute (Offiziere und Mannschaften) vorsieht. Der neue Vertrag trat am 1. April in Kraft und wird bis zum 30. September 1963 gelten.

Ausserdem hat die OeTV zwei weitere Verträge zur Regelung der Arbeitsbedingungen der Besatzungsmitglieder bzw. der Kapitäne unterzeichnet. Zur Zeit stehen noch keine Einzelheiten über die erzielten Verbesserungen zur Verfügung und wir werden diese zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichen.

FINNLAND

Neuer Vertrag für Maschinisten (Offiziersdienstgrade)

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung finnischer Schiffsmaschinisten hat einen neuen Vertrag abgeschlossen, welcher eine Erhöhung

der Grundheuern um 7 1/2% vorsieht. Ausserdem wurde den Maschinisten von Schiffen mit mindestens 500 BRT oder 700 IPS eine 5%ige Entschädigungszulage gewährt. Die erforderliche Dienstzeit für Erlangung der nächsten Lohnstufe ist um 50% herabgesetzt worden. Weiterhin ist eine Sonderzulage von 2% für die Maschinisten auf Oeltankschiffen (im Nahverkehr) sowie eine Erhöhung aller anderen Zulagen um 7% vorgesehen.

INDIEN

Indischer Seeleutekonflikt; Verhandlungen abgebrochen

(ITF) Der der ITF angeschlossene Landesverband indischer Seeleute berichtet, dass die indischen Reeder durch ihre Weigerung, sich ernstlich

mit gewissen Vorschlägen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der indischen Seeleute zu befassen, eine sehr ernste Situation in der indischen Schifffahrt heraufbeschworen haben. Der gegenwärtig geltende Arbeitsvertrag wurde im Dezember 1959 im Rahmen des zweigliedrigen indischen Schifffahrts-Ausschusses (NMBI; National Maritime Board of India) abgeschlossen und sieht folgende wöchentliche Arbeitszeiten vor:

Deckpersonal & Maschinenraumpersonal: 50 Stunden (Tagdienst)
Wachpersonal: 56 Stunden
Verpflegungspersonal: 63 Stunden
Quartiermeister: 84 Stunden.

Die am 10. Dezember vom indischen Seeleuteverband gestellten Forderungen waren äusserst bescheiden. Trotz des niedrigen Lohnniveaus der indischen Seeleute wurde von einer eigentlichen Lohnforderung abgesehen. Anstatt forderte der Verband: eine Herabsetzung der Arbeitszeiten aller Seeleute-Kategorien (einschliesslich Quartiermeister); Berechnung der Ueberstunden auf einer Tagesbasis und drei zusätzliche öffentliche Feiertage.

Erst 11 Monate später, im November 1961, erklärten sich die Reeder bereit, mit den Seeleuten zu verhandeln, obwohl die letzteren ihre ohnehin bescheidenen Forderungen inzwischen noch modifiziert hatten.

Auf der darauffolgenden Sitzung erklärten die Vertreter der Londoner Reeder, dass sie gewisse Instruktionen erhalten hätten von denen sie nicht abweichen könnten. Um Verhandlungen überhaupt zu ermöglichen setzten die Vertreter des Seeleuteverbandes ihre Forderungen erneut herab

(wöchentliche Arbeitszeit für Deck- und Maschinenraumpersonal (Tagdienst): 47 Stunden; für Wachpersonal: 50 Stunden; für Verpflegungspersonal: 53 Stunden).

Dieses Angebot wurde den Londoner Reedern übermittelt und nach einer weiteren Verzögerung von zwei Monaten trat der Schifffahrtsausschuss (NMBI) am 18. Januar 1962 erneut zusammen. Es zeigte sich jedoch, dass die Reeder nicht bereit waren, ihren Vorschlag vom November 1961 zu verbessern. Nur im Falle der Arbeitszeit der Quartiermeister waren sie bereit, ein Zugeständnis zu machen. Sie schlugen eine Herabsetzung auf 63 Stunden die Woche ohne Lohnverlust vor. Neubeförderte Quartiermeister sollen dagegen 56 Stunden die Woche, bei Zahlung eines reduzierten Gehaltes, arbeiten. Angesichts der hartnäckigen Haltung der Reeder sahen sich die Vertreter der Seeleute gezwungen, ihre Mitgliedschaft zum NMBI ab 18. April 1962 zu kündigen.

Inzwischen ist der britische Seeleuteverband, bei Rücksprache mit der ITF, an die Londoner Reeder herangetreten und hat diese ersucht, eine konstruktivere Haltung gegenüber den Vorschlägen des indischen Seeleuteverbandes einzunehmen. Obwohl es zuerst schien als ob es möglich sein würde, neue Verhandlungen aufzunehmen, erwies sich dies schliesslich als eine leere Hoffnung.

Seitdem hat sich die ohnehin sehr ernste Lage in der indischen Schifffahrt weiter zugespitzt. Falls die Arbeitgebergruppe des NMBI auf ihrer inflexiblen Stellungnahme beharrt, wird der indische Seeleuteverband Streikmassnahmen in Erwägung ziehen müssen. Die der ITF angeschlossenen Seeleute- und Hafentarbeiterverbände sind von diesen Entwicklungen in Kenntnis gesetzt worden.

NORWEGEN

Neuer Vertrag für Maschinisten unterzeichnet

Der Vertrag für die Maschinisten in der Küstenschifffahrt unterzeichnet. Der Vertrag sieht eine 3,7%ige Erhöhung der Löhne und Ueberstundentarife vor, trat am 1. April dieses Jahres in Kraft und wird zwei Jahre wirken.

(ITF) Der der ITF angeschlossene Verband norwegischer Schiffsmaschinisten hat einen neuen Tarif-

NIGERIEN

Beitritt zur IMCO

Mitglied der Zwischenstaatlichen Beratenden Schifffahrtskommission (IMCO), sodass nunmehr 50 Länder der IMCO angehören.

(ITF) Mit der Ratifizierung der IMCO-Charta wurde Nigerien ein

ZIVILLUFTFAHRT

PAKISTAN

Neue Tarife für Flugingenieure und Navigatoren

hat uns die Einzelheiten eines neuen Vertrages mit der International Airline-Gesellschaft mitgeteilt. Der Vertrag sieht eine Aenderung in der Einstufung und Befähigung der Flugingenieure und Navigatoren vor. Die neuen Kategorien sind: Flugingenieur/Navigator-Kadett; Junior-Flugingenieur/Navigator; Senior-Flugingenieur (2. Kl.)/Navigator (2. Kl.), Senior-Flugingenieur (1. Kl.)/Navigator (1. Kl.). Die Tarife einschliesslich Wohnungszulage sind:

(ITF) Die der ITF angeschlossene Vereinigung der pakistanischen Flugingenieure und Navigatoren

Senior Flugingenieur I. Klasse ; Senior Flugnavigator I. Klasse

(Boeing 707/720 oder ähnliche Maschinen)-

Rs. 2.000 - Rs. 2.800 pro Monat; Flugstunden: 80 pro Monat.

Senior Flugingenieur 2.Klasse; Senior Flugnavigator 2. Klasse

Rs. 1650 - Rs. 2.450 pro Monat; Flugstunden: 85 pro Monat
(Super-Constellation oder ähnliche Maschinen)

Junior Flugingenieur; Junior Flugnavigator

(Super-Constellation oder ähnliche Maschinen)
Rs. 950 - Rs. 1.750; Flugstunden: 85 pro Monat

Flugingenieur - Kadett

Grundgehalt: Rs. 250 pro Monat (keine Wohnungszulage)

Flugnavigator-Kadett

Grundgehalt: Rs. 500 pro Monat (keine Wohnungszulage)

Der Vertrag enthält ausserdem die im Falle der verschiedenen Dienstgrade zahlbaren Ueberstundentarife und Zulagen, sowie die erforderlichen Befähigungen.

USA

Streik der Pan-American-Flugingenieure verschoben

(ITF) Am 23. März dieses Jahres hätte ein Streik der im Dienste der Pan-American-Zivilluftfahrtsgesellschaft stehenden Flugingenieure beginnen sollen. Dieser Streik wurde jedoch verschoben, um das Resultat weiterer Diskussionen zwischen dem Internationalen Verband amerikanischer Flugingenieure (FEIA), Vertretern der Pilotenvereinigung und einem vom amerikanischen Arbeitsminister ernannten Vermittler abzuwarten.

Der Streik wurde verschoben, um das Resultat weiterer Diskussionen zwischen dem Internationalen Verband amerikanischer Flugingenieure (FEIA), Vertretern der Pilotenvereinigung und einem vom amerikanischen Arbeitsminister ernannten Vermittler abzuwarten.

Neuer Vertrag für United Airlines-Navigatoren

(ITF) Die im Dienste der United Airlines stehenden Navigatoren haben einen neuen Vertrag mit der

Gesellschaft abgeschlossen, welcher beträchtliche Lohnerhöhungen und verbesserte Arbeitsbedingungen vorsieht. Der Vertrag wurde im Namen der Navigatoren von der Zivilluftfahrtsabteilung der der ITF angeschlossenen amerikanischen Transportarbeitergewerkschaft unterzeichnet, und wird bis 1. Dezember 1963 gelten. Folgende Einzelheiten stehen zur Verfügung: Erhöhung der Monatsgehälter um \$ 102 bis \$ 118 (rückwirkend zum 1. Oktober 1961). Ausserdem wird die Gesellschaft 4% des Gehaltes der Navigatoren in einen Pensionsfonds zahlen und einen grösseren Teil der Unfalls- und Krankenversicherungsprämien bestreiten. Jährlicher Urlaub nunmehr 23 Tage nach einer Dienstzeit von 10 Jahren (früher 17 Tage) bzw. 30 Tage nach einer Dienstzeit von 20 Jahren (früher 23 Tage). Die im Falle von Entlassungen zahlbare Pauschalsumme wurde auf ein Maximum von 9 Monatsgehältern (nach 9 oder mehr Dienstjahren) erhöht (früher 7 Monatsgehälter nach 7 oder mehr Dienstjahren).

LETZTE MELDUNGEN

Kollege Azaña meldet: Uruguayischer Autobusstreik erfolgreich

(ITF) Wir haben soeben ein Telegramm von Kollege Fernando Azaña aus Montevideo empfangen. Das Telegramm lautet: STREIK DES AUTOBUSPERSONALS

ERFOLGREICH BEEENDET NACH 4TÄGIGEN VERHANDLUNGEN ZWISCHEN ITF, BEHÖRDEN UND GESELLSCHAFT.

Weitere Einzelheiten in Kürze.

BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

Sektionsausschuss Strassentransport	London, 16.-17.Mai 1962
Sektionsausschuss der Eisenbahner	London, 21.-22.Mai 1962
Binnenschiffahrts-Sektionskonferenz	Hamburg, 24.-25.Mai 1962
Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute	Utrecht, 26.-27.Juni 1962
27. Kongress der ITF	Helsinki, 25. Juli - 4. August 1962

ITF-SEKTIONSKONFERENZ DER HOCHSEEFISCHER

Am 22. und 23. März 1962 fand in Esbjerg (Dänemark) eine Konferenz der Hochseefischersektion statt. 19 Delegierte aus 11 Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Färöer, Finnland, Grossbritannien, Island, Italien, Japan, den Niederlanden und Norwegen) nahmen an der Konferenz teil. Ausserdem waren 2 Beobachter der IAO anwesend. Kollege Einer Hauge, Vizepräsident des norwegischen Seeleute- und Hochseefischerverbandes, handelte als Vorsitzender.

Die Konferenz befasste sich mit einer Uebersicht der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer der verschiedenen Länder und überprüfte den in bezug auf die Verwirklichung des Internationalen Hochseefischerprogramms der ITF (1958) erzielten Fortschritt. Ausserdem wurden die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Standardisierung und Anpassung der Sozialbedingungen innerhalb der EWG (mit besonderem Bezug auf die Hochseefischerei) zur Kenntnis genommen. Es wurde beschlossen, dass alle Mitgliedsverbände dem Sekretariat über weitere Entwicklungen Bericht erstatten sollten; besonders im Rahmen des Ausschusses der ITF-Verbände in den EWG-Ländern. Diese Frage wird auf der nächsten Sektionskonferenz erneut besprochen werden. Ausserdem befasste sich die Konferenz mit dem Beschluss der IAO einen Ausschuss zu ernennen, welcher sich mit den Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei befassen soll. Der Ausschuss wird aus insgesamt 18 Mitgliedern bestehen (je 6 pro Gruppe - Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Regierungsvertreter). Die 6 Vertreter der Arbeitnehmergruppe werden aus Belgien, Deutschland, Grossbritannien, Japan, Norwegen und Peru kommen. Die betreffenden Hochseefischerverbände dieser Länder sind ersucht worden, Kandidaten vorzuschlagen, sodass wir die IAO sobald wie möglich von der Zusammensetzung der Arbeitnehmergruppe in Kenntnis setzen können. Die erste Sitzung des Ausschusses wird im Herbst dieses Jahres stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen:

1. Besatzungsquartiere
2. Sicherheit an Bord von Schiffen
3. Unfallversicherung und Entschädigung bei beruflichen Unfällen
4. berufliche Ausbildung und Befähigungsnachweise.

Ausserdem ist die Frage der medizinischen Hilfe an Bord als Reservepunkt vorgesehen, falls bei der Diskussion des Problems der Sicherheit an Bord unerwartete technische Schwierigkeiten auftreten sollten.

Die Konferenz nahm eine Entschliessung an, in welcher die Befriedigung der Sektion über die Ernennung des Ausschusses zum Ausdruck gebracht wird. Die Entschliessung ersucht ausserdem alle betreffenden Regierungen geeignete Schritte zur baldigen Ratifizierung der 3 bestehenden IAO-Uebereinkommen über Fischereifragen (Mindestalter, Aerztliche Untersuchung, Heuerverträge) zu unternehmen und bringt die Hoffnung zum Ausdruck, dass der IAO-Ausschuss in der Behandlung der ihm unterbreiteten Fragen gute Fortschritte erzielen wird.

Schliesslich nahm die Konferenz eine Entschliessung zum Problem der Fischereigrenzen und Territorialgewässer an. Diese Entschliessung wurde einstimmig angenommen, wobei sich die Delegierten der Färöer und Italiens ihrer Stimmen enthielten. Die Entschliessung bedauert die gegenwärtige verwickelte und heikle Situation im Zusammenhang mit dem Problem der Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen und fordert, dass eine 3. Seerechtskonferenz unter den Auspizien der Vereinten Nationen erneut versuchen sollte, eine Lösung dieses Problems im Sinne des sogenannten '6-plus-6-Konzeptes' herbeizuführen.

In anbetracht der Tatsache, dass dieses Problem für alle Länder mit einer grossen Fischereiindustrie und auch für Länder, deren Wirtschaftsstabilität zum grössten Teil von der Hochseefischerei abhängt, von lebenswichtiger Bedeutung ist, stellt die Entschliessung fest, dass eine dauernde Lösung dieser Frage nur im Rahmen der Vereinten Nationen herbeigeführt werden kann und fordert, dass die Vertreter der Hochseefischer an den Regierungsdelegationen zu Konferenzen, auf denen diese Frage behandelt wird, beteiligt sein sollten.

Abschliessend möchten wir dem dänischen Transportarbeiterverband und dessen Esbjerg-Branche, sowie den Stadtbehörden und der Handelskammer von Esbjerg unseren aufrichtigsten Dank für die uns erwiesene ausgezeichnete Gastfreundschaft während der Konferenz aussprechen.

--ooOoo--

Es folgt der Wortlaut der zwei obenerwähnten Resolutionen:

Resolution über IAO-Uebereinkommen

Diese Konferenz

NIMMT mit grosser Befriedigung von der Tatsache KENNTNIS, dass die leitende Gremie der IAO beschlossen hat, einen Ausschuss über die Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei zu ernennen, und dass dieser Ausschuss sich mit 4 wichtigen Aspekten der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer befassen soll;

HOPFT, dass der Ausschuss in der Behandlung der ihm unterbreiteten Fragen guten und schnellen Fortschritt machen wird;

ERKLÄRT, dass alle der ITP angeschlossenen Hochseefischerverbände bereit sind mit diesem Ausschuss zusammenzuarbeiten;

STELLT FEST, dass die baldige Ratifizierung der bestehenden IAO-Uebereinkommen über Fischereifragen für den weiteren Fortschritt auf dem Gebiet einer internationalen Sozialgesetzgebung für Hochseefischer von grösster Bedeutung ist und

ERSUCHT alle betreffenden Regierungen, dringende Massnahmen zur baldmöglichsten Ratifizierung der IAO-Uebereinkommen Nr. 112, 113 und 114 zu ergreifen.

Resolution über Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen

Diese Konferenz:

BEUNRUHIGT über die einseitige Aenderung der Hoheitsgewässer- und Fischereigrenzen, welche entweder durch internationale Gesetze oder durch langjährige Sitte und Tradition festgelegt bzw. anerkannt worden sind;

NIMMT KENNTNIS von der Tatsache, dass eine baldige Regelung des Problems der Fischereirechte und Grenzen für alle Länder mit einer grossen Fischereiindustrie und auch für Länder, deren Wirtschaftsstabilität hauptsächlich von der Hochseefischerei abhängt, von grösster Bedeutung ist;

BEDAURT, dass die 2 unter den Auspizien der UN einberufenen Seerechtskonferenzen keine Uebereinstimmung über die Fragen der Hoheitsgewässer und Fischereigrenzen erzielen konnten;

ERKLÄRT, dass die vernünftigste der bisher vorgeschlagenen Lösungen die Festlegung einer 6-Meilen-Hoheitsgewässergrenze mit einer angrenzenden 6-Meilen-Fischereigrenze ist, wobei Länder, die sich neue Fangplätze finden müssen, untereinander zeitweilige Vereinbarungen treffen könnten;

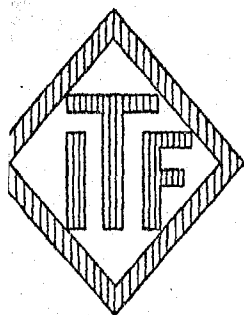
IST FEST ÜBERZEUGT, dass eine allgemein annehmbare und dauernde Lösung dieser Frage nur durch die Vereinten Nationen herbeigeführt werden kann;

ERSUCHT die Vereinten Nationen, eine 3. Seerechtskonferenz einzuberufen, auf welcher unter anderen die erwähnten Fragen behandelt werden sollen;

ERSUCHT alle betreffenden Regierungen, die Veranstaltung einer solchen Konferenz und eine Lösung der erwähnten Probleme im Sinne des 6-plus-6-Konzeptes aktiv zu unterstützen und

FORDERT alle der ITF angeschlossenen Hochseefischer- und Seeleuteverbände auf, ihre Regierung mit allen Mitteln zu beeinflussen, um zu gewährleisten, dass Vertreter der Hochseefischer an den Regierungsdelegationen zu Konferenzen, auf denen die erwähnten Fragen behandelt werden, teilnehmen können.

--ooOoo--



PRESSEBERICHT

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

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH

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

Sonderkongress-Pressbericht

Helsinki, 25. Juli 1962

PROTOKOLL DES 27. KONGRESSSES

Der 27. Kongress der ITF, der in der Labour Hall, Helsinki stattfindet, wurde heute Morgen um 10.00 Uhr eröffnet. Am Kongress nehmen gegenwärtig 234 Delegierte und 44 Beobachter von insgesamt 107 Mitgliedsverbänden aus 44 Ländern teil.

Folgendes ist ein zusammengefasstes Protokoll der Plenarsitzungen, welches an die Kongressdelegierten für Informationszwecke verteilt wird.

VORMITTAGSSITZUNG

25. Juli 1962

Vor Eröffnung der Besprechungen wurde durch das Arbeiterorchester der Stadt Helsinki ein kurzes musikalisches Programm dargeboten.

Der Präsident, Roger Dekeyzer, eröffnete den Kongress und ersuchte den Vorsitzenden des Empfangskomitees, Kollege N. Walläri, die Delegierten zu begrüssen.

In seiner Begrüssungsansprache im Namen der finnischen Mitgliedsverbände der ITF erklärte Kollege Niilo Walläri, dass Finnlands geographische Lage zwischen Ost und West oft als unsicher bezeichnet wurde, trotzdem wäre es unrichtig Finnland mit Berlin zu vergleichen. Das finnische Volk sei sich in bezug auf die internationalen Beziehungen Finnlands im allgemeinen einig. Die grössten Meinungsunterschiede beständen nicht in bezug auf internationale sondern auf nationale Fragen, weil totalitäre Gruppen im Lande oft dazu neigten, sich politische Faktoren internationaler Natur zunutze zu machen.

Der Sprecher wies darauf hin, dass die finnischen Transportarbeiter die ITF sehr hoch geachtet hätten. Einige finnische Verbände seien der ITF seit über 40 Jahren angeschlossen.

Kollege Walläri erinnerte die Delegierten an die Tatsache, dass die ITF den finnischen Verbänden oft zur Seite gestanden sei, besonders während des langen Hafentarbeiterstreiks vom Jahre 1928 und später, im Jahre 1933, während des 4 Monate langen Seeleutestreiks, der in einer Zeit stattfand, wo in Finnland faschistische Elemente am Werk waren. Edo Fimmen, der Nestor der ITF, sei während dieser Jahre oft in Finnland gewesen und habe die finnischen Transportarbeiter zu ihrem Kampf um bessere Bedingungen angefeuert.

Sodann zollte Kollege Walläri den berühmten Persönlichkeiten der ITF - wie z.B. Edo Fimmen, Charles Lindley, Jakobus Oldenbroek und Omer Becu - sowie unserem gegenwärtigen Generalsekretär, Peter de Vries, seine Anerkennung. Er erklärte, dass die ITF den finnischen Transportarbeitern während der Amtszeit aller dieser Kollegen Hilfe geleistet habe.

Der Präsident dankte Kollege Walläri für seine Begrüßungsansprache und begrüßte sodann den Kongress.

ANSPRACHE DES PRÄSIDENTEN

Nachdem er die Delegierten und Gäste zum Kongress willkommen geheißen hatte, erklärte Kollege Dekeyzer, dass man Finnland beinahe als ein Mikrokosmos der Geschichte Europas während des 20. Jahrhunderts bezeichnen könne. Zu Beginn des Jahrhunderts habe sich Finnland, zusammen mit anderen unterdrückten Völkern, in einem Kampf um nationale Unabhängigkeit und sozialen Fortschritt befunden und bereits in dieser Zeit einen ursprünglichen Bestandteil der ersten anti-kolonialen Bewegung gebildet. Auch die finnische Gewerkschaftsbewegung habe gegen die brutalen Unterdrückungsmaßnahmen des zaristischen Regimes kämpfen müssen und befand sich auch nach Erlangung der Unabhängigkeit noch immer den Drohungen der reaktionären Elemente innerhalb des Landes gegenüber. Der Präsident zollte der finnischen Arbeiterklasse seine aufrichtige Anerkennung im Zusammenhang mit dem in Finnland seit Kriegsende durchgeführten Wiederaufbauprogramm.

Der Präsident begrüßte im besonderen die folgenden Gäste und Gastdelegierten:

Ehrgäste der ITF: Frau L. Krier; R. Bratschi; J.-H. Oldenbroek; I. Hyvönen; E. Kallio; O. Peltonen und K. Weigl.

Ehrgäste: S. Nedzynski, Stellvertretender Generalsekretär des IBFG als Vertreter des IBFG - Generalsekretär, Omer Becu, der bedauerte, aufgrund anderweitiger Verpflichtungen nicht am Kongress teilnehmen zu können; J. Mikkelson vom internationalen Zentrum der freien Gewerkschafter im Exil; I. Karboué, vom Transportarbeiterverband der Elfenbeinküste; M. Carulias, vom Argentinischen Gewerkschaftsbund; H. Perez, Argentinische Strassenbahner; E. Casanova, Uruguay; O. Forsberg und Z.L. Zeyfert von der IFALPA.

Sodann hat Kollege Dekeyzer den Kongress, sich zu Ehren der während der letzten 2 Jahre verstorbenen Kollegen zu erheben. Er erklärte, es sei eine ernüchternde Betrachtung, dass in einer Zeit, wo die meisten Kolonialländer ihre Unabhängigkeit erzielt haben, zahlreiche kleine europäische Länder erneut entweder von tyrannischen Regimen verschlungen worden seien oder von diesen bedroht würden. Während diesen ereignisreichen Jahren habe sich die ITF stets für Freiheit und soziale Gerechtigkeit eingesetzt. Die gegenwärtige Ausdehnung und das Gedeihen der ITF seien ein Beweis für die Weitsichtigkeit jener Bahnbrecher, die den Glauben an die Möglichkeit internationaler Kampfmaßnahmen nie aufgegeben hatten.

In der Tätigkeit der ITF sei in den letzten Jahren besonders die Regionale Tätigkeit in den Vordergrund getreten, und der Erfolg dieser Tätigkeit lasse sich aus der ständig zunehmenden Zahl der neuen Mitgliedsverbände aus den Entwicklungsländern ersehen. Dies sei jedoch nur ein Aspekt dieser Frage. Hinter einem jeden neuen Beitritt liege nämlich eine lange Vorgeschichte verborgen, in der von der geduldigen Arbeit der ITF-Vertreter gesprochen wird. In manchen Fällen habe sogar die ganze ITF auf dramatische Weise eingreifen müssen. Obwohl die Regionale Tätigkeit in den Vordergrund

gerückt sei, habe die ITF ihren Hauptgrundsatz - die Bedingungen aller Transportarbeiter der Welt zu verbessern - nicht aus den Augen gelassen. Die Intensivierung der sektionalen Tätigkeit beweise dies. Die ITF werde weiterhin an diesem Grundsatz festhalten. Seit unserem letzten Kongress habe sich die Welt sehr verändert. Eine grosse Anzahl von Ländern hätten ihre Unabhängigkeit erlangt, oder würden dies in der nächsten Zukunft tun. In den meisten Fällen sei dieser Übergang vom Kolonialstatus zur nationalen Unabhängigkeit friedlich vorgegangen. Der Kongo stelle jedoch ein trauriges Kapitel in diesem Buch der Freiheit dar, aber auch dieses Land könne nunmehr einer glücklicheren Zukunft entgegensehen. In Algerien sei dem Blutvergiessen ein Ende gesetzt worden und es bestünde nunmehr die Hoffnung, dass es möglich sein wird einen Staat zu bilden, in welchem alle Algerier friedlich zusammenleben können. Da die ITF stets die Idee eines freien und unabhängigen Algerien unterstützt habe, sehe sie nunmehr einer engen Zusammenarbeit mit dem neuen Transportarbeiterverbänden dieses Landes entgegen.

In Lateinamerika seien wir nicht nur Zeugen des Sturzes des Trujillo-Regimes gewesen, sondern auch der Vereitelung der kubanischen Revolution durch kommunistische Elemente. Ausserdem seien in verschiedenen Ländern Lateinamerikas erneut Militärdiktaturen an die Macht gelangt. Dennoch sei unser Vertrauen in der Fähigkeit der lateinamerikanischen Völker und Gewerkschaften, sich diesen Gefahren und Drohungen erfolgreich zu widersetzen, unerschüttert geblieben.

Auch in Asien bestünden sehr unterschiedliche Verhältnisse. In einigen Ländern sei in bezug auf den Aufbau freier Gewerkschaften guter Fortschritt gemacht worden; in anderen dagegen hätten diktatorische Regimes und innerer Zwiespalt eine solche Entwicklung gehindert.

Der Charakter und die Beschaffenheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung habe sich ebenfalls sehr geändert, und die Arbeiter der aussereuropäischen Erdteile spielten eine immer bedeutendere Rolle in ihrer Tätigkeit. Die Gewerkschaftsbewegung stehe nunmehr zwei Aufgaben gegenüber: a) jene Arbeiter zu unterstützen, die ihren Kampf um gewerkschaftliche Organisation eben erst begonnen haben und b) die bereits erzielten Erfolge zu befestigen und die bestehenden Bedingungen zu verbessern.

Trotz unserer Fortschritte wäre es unsinnig zu behaupten, dass in bezug auf die Entwicklungen in den Regionen kein Grund zu Unzufriedenheit bestehe. Die Regierungen und Gewerkschaften dieser Länder seien nicht weniger fehlbar als die älteren Länder. Auch müsse leider berichtet werden, dass in einigen Ländern versucht worden sei, die Gewerkschaften mundtot zu machen oder zu zerstören.

In bezug auf diese letztere Frage sollten wir solche Vorkommnisse nicht von zwei verschiedenen Gesichtspunkten beurteilen. Die willkürliche Verhaftung kubanischer oder ghanesischer Gewerkschafter müsse als ebenso verwerflich betrachtet werden wie die Entführung des Kollgen Heinz Brandt oder die Folterung eines Gewerkschafters im faschistischen Spanien. Auch könnten wir uns nicht mit dem Argument einverstanden erklären, dass sich die Unterdrückung von Gewerkschaften durch Regierungen oder politische Parteien aus Staatsinteressen rechtfertigen lasse.

Sodann kam Kollege Dekeyzer auf die Bestrebungen zur Erzielung engerer wirtschaftlicher Einigkeit in Europa und in anderen Erdteilen zu sprechen. Er erklärte, dass wir im Begriff seien, unseren

Er erklärte, dass wir im Begriff seien, unseren alten Traum von einer integrierten Wirtschaftsstruktur, welche weit über die traditionellen Grenzen der Länder hinausgeht, zu verwirklichen.

Wenn sich Völker bzw. Nationen auf wirtschaftlicher oder politischer Ebene zusammenschließen, könne dies natürlich mit Gefahren verbunden sein. Es sei jedoch die Aufgabe fortschrittlicher Bewegungen, wie der unseren, diesen Gefahren die Stirn zu bieten und Verhältnisse herbeizuführen, welche die Erzielung fortschrittlicher sozialer Normen ermöglichen, anstatt sich mit dem niedrigsten gemeinsamen Nenner zufrieden zu geben.

Während der letzten zwei Jahre sei ein Zeitalter des technischen Fortschritts und der Modernisierung in der Transportindustrie eingetreten. Infolge dieser Entwicklungen seien den Transportarbeitern der Welt zahlreiche neue Probleme entstanden. Es sei unsere Aufgabe als Gewerkschafter, diese Probleme vorausszusehen und jene Auswirkungen auf die Mitglieder unserer Verbände richtig einzuschätzen, um diese Arbeiter gegen irgendwelche nachteilige Folgen zu schützen.

Die Berichtszeit stelle eine der arbeitsreichsten und produktivsten Zeitspannen in der Nachkriegsgeschichte der ITF dar. Wir hätten begonnen, unsere bisherigen Erfolge in den Entwicklungsländern zu befestigen und unsere Tätigkeit sei effektiv erweitert worden. Ausserdem sei es der ITF möglich gewesen, in bezug auf die Beilegung nationaler Arbeitskonflikte in den Entwicklungsländern eine zunehmend aktivere und effektive Rolle spielen.

Gleichzeitig sei unsere übrige Tätigkeit intensiviert worden. Nicht nur hätten in der Berichtszeit mehr Sektionssitzungen stattgefunden denn je zuvor, sondern auch in bezug auf die Lösung praktischer Gewerkschaftsprobleme und im Zusammenhang mit der Verbesserung der Sozialbedingungen und des beruflichen Status der Transportarbeiter sei konstruktiver Fortschritt erzielt worden.

Kollege Dekeyzer war der Ansicht, dass wir mit der in der Berichtszeit geleisteten Arbeit sehr wohl zufrieden sein könnten und in dem Bewusstsein, dass wir eine feste Grundlage für unsere künftige Arbeit erstellt haben, voller Vertrauen unsere nächste Arbeitsperiode beginnen könnten.

Sodann gratulierte Kollege N. Walläri dem Generalsekretär der ITF, Kollege Pieter de Vries, zu seinem 65. Geburtstag und überreichte ihm im Namen der finnischen Mitgliedsverbände der ITF ein Geschenk.

Kollege De Vries nahm das Geschenk dankend an.

Sodann verlas der Generalsekretär zwei Grusstelegramme an den Kongress, und zwar von den Kollegen Rangeri, Indien, und S. Christianssen, Schweden.

Kollege De Vries bat sodann, dass dem Vorsitzenden zu Beginn der Nachmittagssitzung Nominierungen für den Mandatsprüfungsausschuss und den Entschliessungsausschuss überreicht werden sollten.

Der Kongress befürwortete sodann das Dokument C.1 (b): vorgeschlagene Geschäftsordnung.

NACHMITTAGSSITZUNG

Der Generalsekretär leitete die Diskussion zu einer Dringlichkeits-Entschiessung über die Lage in Peru ein.

Kollege Fernando Azana (Regionalvertreter der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum) erklärte, er sei stolz auf die Tatsache, dass sich seine erste Rede an den Kongress mit der Frage der gegenwärtigen Situation in Peru befasse. Die kürzlichen Wahlen in Peru seien auf demokratische und faire Weise durchgeführt worden, und das Resultat der Wahlen müssen als ein eindeutiger Sieg für die anti-kommunistischen und pro-demokratischen Kräfte bezeichnet werden. Die Militärs hätten jedoch die Regierung des Betrugers beschuldigt und verhindert, dass HAYA de la TORRE seinen rechtmässigen Platz als Präsident einnehmen konnte. Die Anti-Demokraten hofften nunmehr, dass keine Opposition auftreten werde und es sei aus diesem Grunde umso wichtiger, dass die ITF eine eindeutige Stellung einnimmt. Das lateinamerikanische Regionalbüro der ITF befinde sich in Peru und Kollege Azaña befürchte, dass dieses Büro geschlossen worden sei. Ausserdem sei ihm zu Gehör gekommen, dass das ebenfalls in Peru befindliche Büro der Internationalen Föderation der Handels- und Büroarbeiter geschlossen worden sei. Aus diesem Grunde sei er um die Sicherheit des in Lima stationierten ITF-Personals besorgt. Kollege Azana ersuchte die der ITF angeschlossenen europäischen und amerikanischen Seeleute- und Hafentarbeiterverbände, den letzten Paragraphen der zur Lage in Peru angenommenen Resolution zu erfüllen. Zur Zeit befanden sich nur 10 oder 11 peruanische Schiffe auf dem Wege nach verschiedenen europäischen und amerikanischen Ländern. Es sollte daher nicht allzu schwierig sein, diese Schiffe zu boykottieren. Die militärische Junta in Peru würde sich sicher ergeben, wenn ein solcher Boykott durchgeführt würde, und infolgedessen würde das Prestige der ITF in Lateinamerika ausserordentlich ansteigen. Sodann ersuchte Kollege Azaña den Kongress, diese Resolution einstimmig anzunehmen.

H.H. Alonso ("La Fraternidad", Argentinien) erklärte, er spreche als ein Vertreter eines Landes, welches ebenfalls unter den Auswirkungen eines Staatsstreiches litte. Alle lateinamerikanischen Länder seien ständig der Gefahr ausgesetzt, von reaktionären Gruppen oder Parteien übernommen zu werden. Die Armeen dieser Länder vergässen manchmal, dass es ihre Pflicht ist, ihr Land und seine Bevölkerung zu beschützen und nicht ihr Recht, zu regieren. Er ersuchte den Kongress, die vorliegende Resolution anzunehmen; denn wenn die Vertreter der freien Arbeiter nicht eine eindeutige Stellung einnehmen, würde bald in ganz Lateinamerika keine einzige repräsentative Regierung mehr bestehen. Die ITF sei aufgrund ihrer mächtigen Position in einer lebenswichtigen Industrie in der Lage, effektive Massnahmen gegen anti-demokratische Kräfte zu ergreifen. Auch Argentinien leide gegenwärtig unter den Massnahmen einer "Marionettenregierung", die gemäss den Instruktionen der Militärs handle. Es könne in anderen Ländern sehr leicht zu ähnlichen Tragödien kommen, wenn wir uns nicht mit Entschlossenheit bemühten, diesen Tendenzen ein Ende zu bereiten.

H. Hernandez (Venezolesische Transportarbeiter) erklärte, die venezolesischen Verbände unterstützen diese Resolution voll und ganz. Ohne die eindeutige Stellungnahme einer starken Arbeiterbewegung wäre auch Venezuela in die Hände eines totalitären Regimes gefallen. Er schlage jedoch vor, den dritten Paragraphen der Resolution zu ändern, um klarzustellen, dass nicht allein militärische Kreise, das Weiterbestehen der Demokratie in Lateinamerika gefährdeten.

D. Tennant (Verband britische Schiffs- und Zivilluftfahrtsoffiziere) stimmte den in der Resolution zum Ausdruck gebrachten Gefühle zu, aber erklärte, dass mit der Erfüllung des letzten Paragraphen gewisse Schwierigkeiten für die Seeleuteverbände verbunden seien. Es könnte nämlich geschehen, dass die Besatzung eines Schiffes, in bezug auf welches ein fester Heuervertrag besteht, den vorgeschlagenen Boykott nur durchführen kann, indem sie meutert. Er schlug daher vor, dass diese Resolution an die Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter weitergeleitet werden sollte, damit der Wortlaut entsprechend geändert werden könne, um diese Schwierigkeiten zu überwinden.

H. Hildebrand (ÖTV) unterstützt den Vorschlag des Kollegen Tennant und erinnerte den Generalsekretär daran, dass auf einer kürzlich gemeinsamen Sitzung der Seeleute und Hafendarbeiter beschlossen worden sei, dass alle Boykottvorschläge diesen zwei Sektionen unterbreitet werden sollten, ehe irgendwelche Massnahmen ergriffen würden.

J. Curran (USA-Seeleute) schloss sich den Ausführungen der zwei letzteren Redner an, vertritt jedoch die Ansicht, dass unverzüglich ein Sonderausschuss ernannt und beauftragt werden sollte, die notwendigen Änderungen in der Resolution vorzunehmen, da diese Frage für die lateinamerikanischen Arbeiter von lebenswichtiger Bedeutung sei. Die Resolution würde dann sofort angenommen werden können. Der geänderte Wortlaut solle nichts über einen Boykott enthalten. Dieser Aspekt könne später auf einer gemeinsamen Sitzung der Seeleute und Hafendarbeiter diskutiert werden.

Der Generalsekretär verwies auf die Dringlichkeit der Resolution und unterstützte den Vorschlag des Kollegen Curran, dass dem Kongress auf der nächsten Vormittagssitzung eine geänderte Fassung der Resolution vorgelegt werden sollte.

Der Präsident brachte den Vorschlag des Kollegen Curran zur Abstimmung. Der Vorschlag wurde angenommen.

Sodann wurden Nominierungen für den oben erwähnten Sonderausschuss gemacht und die folgenden Delegierten ernannt:

D. Tennant, H. Hildebrand, J. Curran, H. Alonso und F. Azana.

Ausserdem wurde beschlossen, dass der Generalsekretär an der Sitzung des Sonderausschusses, die am Ende der laufenden Plenarsitzung stattfinden wird, teilnehmen soll.

Der Präsident ersucht die Delegierten sodann, weitere Nominierungen zur Vervollständigung des Mandatsprüfungsausschusses zu machen. Die folgenden Mitglieder wurden ernannt: M. Trana (Norwegen); L. Lissandre (Frankreich); W.J. Webber (Grossbritannien); C.W. van Driel (Niederlande); E. Wall (Irland), D. Secord (Nordamerika); J. Arranz (Lateinamerika); B. Majumder (Asien) und M.A. Mdabambi (Afrika).

TÄTIGKEITSBERICHT

In seiner Einleitung zum Tätigkeitsbericht erklärte der Generalsekretär, dass der Bericht nur eine Zusammenfassung sei und sich daher nicht mit allen Einzelheiten der vielverzweigten Tätigkeit der ITF befassen könne. Die Bedeutung der Arbeit der ITF in einer grossen Anzahl internationaler Organe scheine oft abwegig zu sein und das diesbezügliche Verfahren sehr kompliziert, aber die Resultate dieser Arbeit wirkten sich in vielen Fällen unmittelbar auf die Lebensbedingungen der Transportarbeiter aus. Die Arbeit auf nationaler Ebene schreite aber sicher vorwärts. Das Tätigkeitsbereich der ITF habe sich beträchtlich ausgedehnt und es sei nunmehr notwendig, dass wir mit allen Einzelheiten der neuen Sachlage vertraut werden, um einen besseren Einblick in die besonderen Probleme aller Länder, in denen sich Mitglieder der ITF befinden, zu gewinnen. Dies treffe besonders für die Entwicklungslander zu.

Abschliessend erklärte der Generalsekretär, dass die vom Personal des Sekretariats ausgeführte umfangreiche Routinearbeit zwar nicht im Tätigkeitsbericht erwähnt werde, aber dennoch in ihrer Gesamtheit ein gewaltiges Arbeitspensum darstelle.

J.S. Thore (Schwedischer Seemannsverband) sagte, er wolle nicht am Tätigkeitsbericht Kritik üben, sondern nur einige Punkte klarstellen, die für die Seeleute und Hafentarbeiter von besonderem Interesse seien. In diesem Zusammenhange möchte er vor allem das Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen bei Zahlung unterdurchschnittlicher Löhne erwähnen. Es sei wahr, dass dieses Problem - wie im Tätigkeitsbericht erwähnt - auch an die skandinavischen Verbände herangetreten sei. Das Problem berühre jedoch nicht allein Skandinavien. Auch die Reeder anderer Länder - vor allem die Reeder Grossbritanniens - müssten der Anheuerung asiatischer Seeleute zu niedrigen Heuern schuldig erklärt werden. Im Bericht sei erwähnt, dass Armut, Arbeitslosigkeit und Korruption der Behebung dieses Übels im Wege stünden. Armut sei jedoch nicht die einzige Ursache. Den Reedern, die sich dieser Methoden bedienen, um konkurrenzfähiger zu werden, könne Vernunft eingeredet werden. Die schwedischen Verbände hätten inbezug auf die Verhinderung der Verbreitung dieses Übels in letzter Zeit einige erfolgreiche Vorstösse unternommen. Von den 22.000 Mitgliedern des Schwedischen Seemannsverbandes seien 8.000 Mitglieder Ausländer. Unter diesen 8.000 befänden sich viele Asiaten. Die schwedische Arbeitsgesetzgebung und die Bestimmungen der betreffenden Kollektivverträge würden aber auch auf diese ausländischen Mitglieder angewandt.

Schweden könne jedoch nicht allein handeln. Dies sei ein Problem von internationalem Ausmass und die ITF müsse auf internationaler Ebene energische Massnahmen ergreifen, um dieser Diskriminierung gegen asiatische Seeleute ein Ende zu bereiten.

N. Metslov (Estländischer Seemannsverband) erklärte, dass die ITF während der Berichtszeit erfolgreiche Arbeit geleistet habe, besonders in ihrem Kampf gegen die Schattenflaggenschiffe. Die finnischen Seeleute und Hafentarbeiter hätten in dieser Hinsicht einen besonders wichtigen Beitrag geleistet, und er wolle ihnen dafür seinen aufrichtigen Dank aussprechen. Die grösste Kolonialmacht der Welt - die Sowjet-Union - lasse ihr tyrannisches Regime über Millionen von Menschen walten. Nicht einem einzigen von der Sowjet-Union unter-

jochtem Lande sei seine Unabhängigkeit zurückgegeben worden; dagegen hätten zahlreiche afrikanische und asiatische Länder ihre Selbstständigkeit erlangt. Die kommunistische Behauptung, dass die Menschen in der Sowjet-Union und den Satellitenstaaten in Freiheit lebten, lasse sich allein schon durch die Tatsache widerlegen, dass die Einwohner seines Heimatlandes - Estland - nicht ungehindert nach Finnland oder irgend einem anderen Land der freien Welt reisen könnten. Die unter der kommunistischen Diktatur lebenden Menschen dürsteten nach sozialer Gerechtigkeit und Freiheit. Die Bemühungen der ITF und der freien Gewerkschaften zur Verteidigung dieser 2 Ideale käme auch den unterdrückten Völkern zugute.

Der Präsident vertagte den Kongress bis 9.00 Uhr morgens am nächsten Tage.

VORMITTAGSSITZUNG

26. Juli 1962

Der Vorsitzende erklärte die Diskussion zum Tätigkeitsbericht offen.

Kollege Cabrera (Uruguayische Hafenarbeiter) berichtete über eine Krise in der Tätigkeit seines eigenen Verbandes, die zufolge eines Streits mit einem uruguayischen Fleischverpackungs- und Tiefkühlunternehmen (Establamiento Frigorifico del Cerro) entstanden sei. Das Unternehmen sei eine Arbeitergenossenschaft. Der Verband des Kollegen Cabrera habe einen Boykott gegen diese Genossenschaft durchgeführt; unter anderen aufgrund von Gerüchten, dass das Unternehmen unter kommunistischem Einfluss stehe. Das Unternehmen hatte gegen Gesetze verstossen welche zum Schutze des Arbeitsmarktes und zur Wahrung der gewerkschaftlichen Rechte erlassen worden waren. Kollege Cabrera wies die Beschuldigung, dass sich auch in seinem Verband Kommunisten befänden, zurück und appellierte an die Solidarität aller Transportarbeiter.

S.F. Andersen (Dänische Seeleuteföderation) dankte der ITF im Namen seines Verbandes für ihre aktive Unterstützung während des langen Streiks der Seeleute im Jahre 1961. Ohne die Hilfe der ITF hätten die ausgezeichneten Resultate, zu denen dieser Streik führte, nie erzielt werden können.

M.S. Hoda (All-Indische Eisenbahnerföderation) rief den kritischen Streik der indischen Eisenbahner in Erinnerung, der auf dem Berner Kongress der ITF einer der wichtigeren Diskussionspunkte gewesen war. Diese Erfahrung sei den indischen Gewerkschaftern eine wertvolle Lehre gewesen, und die indischen Eisenbahner würden der ITF stets für die ihnen geleistete Hilfe dankbar sein.

Sodann wandte sich Kollege Hoda der Frage der regionalen Tätigkeit zu und erklärte, dass die Bedeutung der Gewerkschaften jener Länder die in letzter Zeit ihre Unabhängigkeit erlangt haben, aufgrund der wachsenden Industrialisierung ständig zunähme. Die regionale Tätigkeit der ITF habe somit ebenfalls zuzügliche Bedeutung gewonnen. Die Arbeiter Asiens und Afrikas wüssten die von der Internationalen Gewerkschaftsbewegung unternommenen Bemühungen und die von ihr geleistete Unterstützung zu würdigen, insbesondere, was die Entwicklung ihrer Organisationen zu schlagkräftigen Waffen für die Erzielung sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts anbelangt.

Diese jungen Verbände stünden jedoch ernststen Problemen gegenüber. Die Tatsache, dass in einigen Zweigen der Transportindustrie zu viele Verbände versuchten, die betreffenden Arbeiter zu organisieren, führe zu unerwünschter Konkurrenzaktivität. Wertvolle Hilfsmittel würden durch sinnlose Streitereien und in manchen Fällen zur Förderung persönlicher Karrieren verschwendet. Die Kommunisten machten sich die dadurch entstehende Verwirrung zunutze, und die internationale freie Gewerkschaftsbewegung sollte energische Bemühungen in die Wege leiten, um die Stellung der demokratischen Verbände zu stärken. Die Regionalkonferenzen in Asien und Lateinamerika seien von grossem Wert gewesen. Dies lasse sich aus der Begeisterung ersehen, die diese Konferenzen in den betreffenden Ländern hervorgerufen haben.

Anschliessend kam Kollege Hoda auf die wertvolle Arbeit der ITF auf technischem Gebiet - wie z.B. Transport von radio-aktivem Material oder Einführung automatischer Kupplungen - zu sprechen. Er freute sich besonders über die Ausarbeitung der Sozialcharta der Eisenbahner und der Charta über Gewerkschaftsrechte. Am Ende seiner Rede lud Kollege Hoda alle interessierten Delegierten ein, am Kongress der All-Indischen Eisenbahnerföderation, der am 29. Juli 1962 beginnen wird, teilzunehmen.

H. Alonso ("La Fraternidad, Argentinien") dankte der ITF im Namen der Mitglieder seines Verbandes für die von ihr während des 42 Tage langen Streiks der argentinischen Eisenbahner geleistete grosszügige moralische und materielle Unterstützung. Sodann berichtete er im Einzelnen über die Probleme, denen die argentinischen Eisenbahner zur Zeit gegenüberstehen. Als die Eisenbahnen verstaatlicht worden waren, habe die Politik begonnen im Leben der Eisenbahner eine aktive Rolle zu spielen. Durch die Pläne zur Abschaffung von gewissen Eisenbahnlinien wurde der Lebensunterhalt der Eisenbahner bedroht. Hinter diesen Plänen lagen gewinnstüchtige Motive und politische Interessen verborgen. Der am Ende des Streiks im Jahre 1961 abgeschlossene Vertrag gewährleistete den Eisenbahnern zum ersten Mal die Vertretung ihrer Interessen in der Eisenbahnverwaltung. Aufgrund dessen wurde die Schliessung gewisser Eisenbahnlinien nicht durchgeführt und Werkstätten, die bereits geschlossen worden waren, wiedereröffnet. Es dauerte jedoch nicht lange, ehe erneute Versuche zur Einschüchterung der Eisenbahnerverbände gemacht wurden. Löhne wurden herabgesetzt und den Vertretern der Arbeitnehmer wurde nicht erlaubt ihre Interessen in den Verwaltungsorganen zu vertreten. Sollten die Behörden auch weiterhin in ihrer herausfordernden und obstruktiven Stellung verharren, würde die La Fraternidad ganz gewiss erneut in den Streik treten.

Kollege Alonso brachte seine Befriedigung über das zunehmende Prestige der ITF und den Erfolg ihrer regionalen Tätigkeit - besonders in Lateinamerika - zum Ausdruck. Er sagte, es liefe ihm mitteilen zu können, dass sich auch die argentinischen Strassenbahner, sowie die Strassantransport- und Hafenarbeiter der ITF demnächst anschliessen würden. Er schlug dem Kongress vor, die Bildung eines lateinamerikanischen Beratungsausschusses zu diskutieren. Dieser Ausschuss könne sich mit den besonderen Problemen der lateinamerikanischen Transportarbeiter befassen.

Abschliessend zollte er der Arbeit des Kollegen A.F. Lyon im ITF-Exekutivkomitee seine Anerkennung und brachte sein Bedauern darüber zum Ausdruck, dass Kollege Lyon es notwendig gefunden habe, die ITF zu verlassen.

J. Akumu (Verband der afrikanischen Eisenbahner Kenias) dankte der ITF für die seinem Verband zuteil gewordene Unterstützung und zollte Kollege Laan seine Anerkennung, durch dessen Hilfe es den drei ostafrikanischen Eisenbahnerverbänden ermöglicht worden war, ein praktisch durchführbares Verhandlungsverfahren zu erzielen, welches den Anforderungen der Gewerkschaften gerecht werde. Ausserdem habe die Eisenbahnverwaltung eine dreimonatige Studienreise drei afrikanischer Gewerkschafter nach England finanziert. Er sei einer dieser drei Gewerkschafter. Kollege Akumu ersuchte die Delegierten, den afrikanischen Gewerkschaftern Stipendien zu gewähren, um ihnen die Teilnahme an Gewerkschaftskursen im Auslande zu ermöglichen. Er sei sich des Wertes solcher Kurse

bewusst und spreche aus persönlicher Erfahrung. Ausserdem appellierte er an die ITF, den afrikanischen Mitgliedsverbänden eine grössere Vertretung in den leitenden Gremien zu ermöglichen. Abschliessend ersuchte er die ITF, ihren nächsten Kongress in Nairobi, Kenia, zu veranstalten.

B. Majumder (Indische Seeleute) sprach über die Bedeutung effektiver Organisationsmassnahmen in den Entwicklungsländern. Die ITF habe eine grosse Aufgabe: die demokratischen Ideale und Grundsätze in den verschiedenen Regionen aufrechtzuerhalten.

Sodann kam er auf die den auf europäischen Schiffen dienenden asiatischen Seeleuten gezahlten Löhne zu sprechen. Diese Löhne seien in allen Fällen niedriger, als die der europäischen Seeleute. 85% aller indischen Seeleute dienten auf britischen Schiffen; trotzdem seien die Arbeitsbedingungen der britischen Seeleute weitaus besser als die der indischen. Die Reeder würden eher zu Verhandlungen über diesen Punkt bereit sein, wenn sie wüssten, dass die ITF hinter den asiatischen Seeleuten steht.

A. Hussein (Verband afrikanischer Eisenbahner, Tanganjika) war mit den von der ITF in Afrika unternommenen Bemühungen nicht 100%ig zufrieden. Sein Verband habe vor ungefähr zwei Jahren die Initiative zur Organisierung einer Konferenz der ost-, zentral- und südafrikanischen Mitgliedsverbände ergriffen und habe dabei von der ITF keine Unterstützung erhalten.

In gewissen afrikanischen Ländern könnten die Gewerkschaften aufgrund der bestehenden Regierungsmassnahmen ihre Tätigkeit nicht ungehindert ausüben. In der Verbreitung totalitärer Ideen liege eine weitere Gefahr verborgen, und die ITF sollte alle möglichen Bemühungen in die Wege leiten, um sicherzustellen, dass sie ihre afrikanischen Freunde nicht verliert.

Kollege Hussein ersuchte die ITF um Unterstützung bei der Herbeiführung eines gemeinsamen Verhandlungsverfahrens für die Eisenbahner in allen drei ostafrikanischen Hoheitsgebieten. Weiterhin berichtete er, dass sich sein Verband zur Zeit bemühe, eine baldige Lösung des Problems der rassenmässigen Einstufung im ostafrikanischen Eisenbahnwesen zu erzielen. Er hoffe, sein Verband werde sich, aufgrund der Einführung eines Systems zur Abziehung der Mitgliedsbeiträge vom Arbeitslohn, bald in einer besseren finanziellen Lage befinden und daher nicht im gleichen Masse auf die Hilfe der ITF angewiesen sein, wie bisher.

L. Raupp (GdFD) sprach von den Problemen, der weiblichen Arbeitnehmer, welche von ITF-Mitgliedsverbänden vertreten werden. Durch die fortschreitende Rationalisierung und Automation in der Transportindustrie sei eine ständig zunehmende Zahl von Arbeitsstellen für Frauen zugänglich geworden. In diesem Zusammenhang brachte Frau Raupp zwei Resolutionen des IBFG, zur Frage der Beschäftigung von Frauen, in Erinnerung. Die Frauen sollten bereits bei Beginn ihrer beruflichen Laufbahn die gleichen Vorteile geniessen wie Männer: d.h. nicht nur gleiche Gehälter sondern auch gleiche Ausbildungsmöglichkeiten. Kollegin Raupp schlug sodann vor, dass im Zusammenhang mit diesem Problem ein Fragebogen an die der ITF angeschlossenen Verbände gesandt werden sollte. Dadurch sollte es möglich sein, effektivere Verbesserungen in der Lage der weiblichen Transportarbeiter herbeizuführen.

G. Palmer (Seeleute- und Hafentarbeiterverband, Trinidad) verwies auf jenen Teil des Tätigkeitsberichtes, der sich mit der zweiten Regionalkonferenz der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum (Peru, 19. März. 1961) befasst. Sein Verband, (5.220 Mitglieder) habe auf dieser Konferenz Vorhaltungen gemacht, denen zufolge ein gewisser Beschluss gefasst worden sei. Der Sprecher brachte seine Enttäuschung darüber zum Ausdruck, dass dies nicht im Tätigkeitsbericht erwähnt worden war. Er hoffte, dass diesem Problem in der nächsten Zukunft Aufmerksamkeit geschenkt werden würde.

F. Carreras (Uruguayische Kräftefahrer und Gauchos) sprach von einem Konflikt zwischen dem uruguayischen Hafentarbeitern und einem genossenschaftlichen Fleischverpackungs- und Tiefkühlunternehmen. Er berichtete, dass dieses Unternehmen eine Arbeitergenossenschaft geworden sei, nachdem zufolge einer Aussperrung 3500 Arbeiter arbeitslos geworden waren. Das Unternehmen sei später - nachdem die Arbeiter einen heftigen Kampf mit Kapitalisten, Kommunisten und zerstörenden Regierungskreisen ausgefochten hatten - von ihnen wiedereröffnet. Die kommunistischen Faktionen in der Arbeitsbewegung hätten mit allen Mitteln versucht, die Anstellung zuzüglichen Personals zu verhindern. Der Sprecher erklärte sodann, dass der uruguayische Hafentarbeiterverband die Kommunisten in ihrem Boykott der Genossenschaft unterstützt hätten. Ausserdem behauptete er, die Hafentarbeiter hätten nicht mit dem von der ITF ernannten Schlichtungsvertreter zusammengearbeitet. Er könne beweisen, dass dieser Verband kommunistische Mitglieder habe, oder zumindest teilweise unter kommunistischem Einfluss stehe.

Der Vorsitzende hiess sodann den Vertreter der Internationalen Arbeitsorganisation, T. Bratt, im Namen des Kongresses willkommen.

R. Tuori (Finnischer Eisenbahnerverband) berichtete über die organisatorische Lage der finnischen Eisenbahner. Er sagte, die kleineren unabhängigen Verbände würden verschwinden wenn die zwei bestehenden grösseren Eisenbahnerorganisationen miteinander verschmelzen werden könnten. Dies sei jedoch bis jetzt noch nicht möglich gewesen. Er sei der Ansicht, dass die ITF diesem Problem zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet habe. Sie habe anstatt die kleineren Organisationen unterstützt, welche zum Teil durch die Arbeitgeber begünstigt und von diesen gegen die grösseren Verbände ausgespielt wurden.

Der Präsident verwies den Kongress sodann auf den geänderten Resolutionsentwurf über die Lage in Peru. Kollege Victoria (Vereinigung Mexikanischer Zivilluftfahrts-Piloten) schlug eine geringfügige Änderung im spanischen Wortlaut der geänderten Fassung vor. Kollege Azana, Regionalvertreter der ITF für Lateinamerika) erklärte, dass die Eisenbahner und Strassentransportarbeiter die von den Seeleuten und Hafentarbeitern zu ergreifenden Massnahmen unterstützen sollten, um der Welt ein konkretes Beispiel einer gemeinsamen ITF-Aktion zu geben. Er ersuchte den Kongress die geänderte Resolution gutzuheissen.

Kollege Alonso schlug vor, in der Resolution zu erwähnen, dass bei künftigen ähnlichen Anlässen ebenfalls Gegenmassnahmen ergriffen werden würden.

Kollege Kamisawa (All-Japanischer Seeleuteverband) kehrte zum Tätigkeitsbericht zurück und dankte der ITF und ihren Mitgliedsverbänden - insbesondere der National Maritime Union of North America - für die den Seeleuten während ihres Streiks im Frühjahr dieses Jahres geleistete Unterstützung. Alle Forderungen der Seeleute seien erfüllt worden, und dieser erfolgreiche Ausgang des Streiks sei zumindest zum Teil der moralischen Unterstützung durch die internationale Gewerkschaftsbewegung zuzuschreiben. Ausserdem sei es dem japanischen Verband durch diese Unterstützung ermöglicht worden, seine Mitglieder zur Unterstützung der Arbeiter anderer Länder zu bewegen. Inbezug auf die Frage der regionalen Tätigkeit hoffte Kollege Kamisawa, dass es möglich sein werde, eine 100%ige Zusammenarbeit zwischen allen Branchen der internationalen Arbeiterbewegung zu erzielen. Die ITF stehe - auf regionaler Ebene - an der Spitze aller internationalen Berufsgewerkschaften. Der Sprecher begrüßte die Bildung des Asiatischen Beratungsausschusses und vertrat die Ansicht, dass dieser Ausschuss einen konstruktiven Beitrag zur Lösung der Probleme der asiatischen Verbände leisten könnte.

Kollege Sang Kyu Oh (Koreanischer Eisenbahnerverband) sprach von dem Gedeihen der Gewerkschaften seines Landes, seit die im Jahre 1961 an die Macht gekommene Regierung es ihnen erlaubt habe, ihre Tätigkeit wiederaufzunehmen. Im März dieses Jahres habe sein Verband eine 20%ige Lohnerhöhung für seine Mitglieder erzielt. In der koreanischen Transportindustrie seien gegenwärtig 20.000 Binnenverkehrsarbeiter, 12.000 Hafenarbeiter und 10.000 Seeleute gewerkschaftlich organisiert. Einige der kürzlich gebildeten Verbände beabsichtigten, sich um Mitgliedschaft in der ITF zu bewerben.

Abschliessend zollte der Redner der regionalen Tätigkeit der ITF seine Anerkennung und empfahl die Einführung von Sonderausbildungskursen für die Mitglieder der asiatischen Eisenbahnerverbände.

NACHMITTAGSSITZUNG

26. Juli

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 14.00 Uhr.

F. Carrera (Uruguayische Kraftfahrer und Gauchos) sprach erneut über die Tätigkeit der Kommunisten in den Verbänden der Hafnarbeiter und Fleischverpacker. Er ersucht die ITF dringend, seinen Verband im Interesse der Verteidigung der Freiheit des Genossenschaftsunternehmens zu unterstützen.

B.K.J. Tambunan (Indonesischer Eisenbahnerverband) erklärte, der Kommunismus stelle in seinem Lande nicht länger ein unlösbares Problem dar. Er könne - genau wie die Pest - mit der richtigen Medizin ausgetrieben werden. Die von den verschiedenen Ländern zur Lösung politischer Probleme angewandten Methoden seien sehr unterschiedlich. Um den verschiedenen Gewerkschaften die grösstmögliche Unterstützung zu leisten, müsse sich die internationale Gewerkschaftsbewegung zunächst einmal mit den Methoden der verschiedenen Regierungen vertraut machen, denn es bestehe ein enger Zusammenhang zwischen gewerkschaftlichen Fragen und der betreffenden Regierungspolitik. Er schlage daher vor, dass das ITF-Exekutivkomitee sich in bezug auf die Untersuchung der wirtschaftlichen Lage in allen asiatischen Entwicklungsländern des neuernannten Asiatischen Beratungsausschusses bedienen sollte. Sein eigener Verband, die PBKA, sei früher finanziell schwach gewesen, habe aber seine Stellung beträchtlich konsolidiert und würde mit Hilfe der ITF weitere Fortschritte machen. Er betonte das Bedürfnis nach Ausbildungskursen für asiatische Transportarbeiter.

F. Padilla ("Avianca", Kolumbien) brachte seinem Bedauern über die unter den kolumbischen Zivilluftfahrtsverbänden bestehenden Meinungsverschiedenheiten und Konflikte zum Ausdruck. Diese Verbände müssten unbedingt ihre eigenen internen Angelegenheiten in Ordnung bringen. Die "Avianca" würde ihren Kampf gegen kommunistische Einflüsse fortsetzen.

G.J.H. Alink (Niederländischer Transportarbeiterverband) forderte die ITF dringend auf, die vollbeschäftigte Anstellung des Kollegen Raschaert als Sekretär des Ausschusses der ITF-Verbände in der EWG zu beantragen. Ausserdem bat er um Zusammenstellung eines Verzeichnisses einschlägiger und sachdienlicher Abkürzungen, um die Arbeit des Ausschusses der ITF-Verbände zu erleichtern.

A. Alpinen (Finnischer Eisenbahnerverband) erklärte, dass das Exekutivkomitee der ITF gegen das Ansuchen um Beitritt seines Verbandes keinen Anspruch erhoben habe. Sein Verband sei keine reaktionäre Organisation und würde die ITF auf politisch freie und unabhängige Weise unterstützen.

J.K. Post (Niederländischer Transportarbeiterverband) verwies auf jenen Teil des Tätigkeitsberichtes, der sich mit Zivilluftfahrts-Fragen befasst. Die diesbezügliche Lage habe sich seit Zusammenstellung des Berichtes, auf Grund der zunehmenden Einführung von Höchstgeschwindigkeits-Flugzeugtypen mit einer grösseren Beförderungskapazität, beträchtlich verschlechtert. Dadurch würde die Beschäftigungssicherheit des Bodenpersonals und auch des fliegenden Personals in zahlreichen Ländern gefährdet. Zahlreiche sonderbefähigte Dienstgrade seien entlassen worden, und es sei

diesen Leuten so gut wie unmöglich gewesen; geeignete Arbeit zu finden. Die Gewerkschaften aller Kategorien des Zivilluftfahrts-Personals müssten gestärkt werden, damit sie sich dieser Tendenz widersetzen könnten. Er sei über die geringe Zahl von Vertretern des Bodenpersonals, die an der Sitzung dieser Berufsgruppen im vorigen Jahr teilgenommen hatten, sehr enttäuscht gewesen. Die 100%ige Solidarität der Arbeitergruppe auf der IAO-Zivilluftfahrts-Konferenz vom Jahre 1960 habe zu guten Resultaten geführt. Abschliessend forderte Kollege Post die Vertreter des Zivilluftfahrts-Personals auf, ihre Verbände sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zu stärken.

J. Arranz (Argentinischer Schifffahrtsverband) dankte der ITF für die den argentinischen Hafenarbeitern und Seeleuten bei ihrem Kampf gegen die diktatorische Stellungnahme der Regierung und gegen die Massnahmen der Militärstreitkräfte und der Polizei geleistete Unterstützung.

3/

Abdul Hassan Ali (Verband des Zivilluftfahrtspersoansl von Guayana) übermittelte dem Kongress die Grüsse seines Verbandes und anderer Transportarbeiter-Verbände in Britisch-Guayana.

Er erklärte, die Gewerkschaften seines Landes befänden sich zur Zeit in einer besonders kritischen Phase ihrer Entwicklung. Die zahlreichen bestehenden Probleme stellten hohe Anforderungen an die Führer der Gewerkschaften, an ihre Erfahrung und an ihre Opferbereitschaft im Interesse der Verteidigung demokratischer Ideale und inbezug auf die Förderung der Interessen des Landes und seiner Transportarbeiter. Britisch-Guayana sei 83.000 Quadratmeilen gross und habe 500.000 Einwohner. Vier Fünftel aller Einwohner lebten an der Küste des Landes. Aufgrund der schlechten Verbindungen mit dem Inneren sei ein grosser Teil des Landes verhältnismässig unentwickelt geblieben. Die grössten Naturschätze befänden sich jedoch im Innren des Landes. Die Entschliessung dieses noch nicht entwickelten Teiles des Landes sei eine grundlegende Voraussetzung für die künftige Entwicklung Guayanas. Die Zivilluftfahrt bzw. der Transport auf dem Luftwege würde im Zusammenhang mit dieser Frage eine lebenswichtige Rolle zu spielen haben. An die Zivilluftfahrt würden bereits jetzt sehr grosse Anforderungen gestellt, welche die kleinen Privatgesellschaften nicht zu bewältigen in der Lage waren. Sie seien daher vor 5 Jahren von der Regierung übernommen worden. Die diese verstaatlichten Gesellschaften verwaltenden Regierungsbeamten liessen oft sehr viel zu wünschen übrig. Obwohl sie ganz offensichtlich mit guter Absicht handelten.

Sein Verband wisse, dass es notwendig ist, mit Regierungen zusammenzuarbeiten. Auch sei er sich der finanziellen Schwierigkeiten der Regierung bewusst. Vor allem aber sei er entschlossen, die Interessen seiner Mitglieder nicht zu vernachlässigen. Die Gewerkschaften der neuen Länder stünden im Kampf für soziale Gerechtigkeit und wirtschaftlichen Fortschritt an der Spitze. Die zahlreichen Probleme, denen diese Länder gegenüberstehen, seien der Nachlass der Kolonialherrschaft. Sein Volk dürste nach Unabhängigkeit, sei sich jedoch gleichzeitig der aufrichtigen Bestrebungen der britischen Regierung bewusst, Guayana seine Selbstständigkeit entgegenzuführen. Sein Verband sei an dem Kampf um Unabhängigkeit aktiv beteiligt, denn nur durch Erlangung der Unabhängigkeit wird es möglich sein, den verhältnismässig niedrigen Lebensstandard des Guayanischen Volkes zu

heben und angemessene soziale Einrichtungen bereitzustellen. Die Gewerkschaften seien die Schildwache der Demokratie und eine Feste gegen jegliche Art von Totalitarismus und Diktatur.

Sein Verband sei ein tüchtiger Verband, benötige jedoch dringend Unterstützung um seine Aufgaben ordentlich zu erfüllen. Der IBFG und die ORIT leisteten einen beträchtlichen Beitrag in bezug auf die Bereitstellung von gewerkschaftlichen Ausbildungskursen im Karibischen Raum. Trotzdem müsse mehr getan werden. Sein Verband wolle die Bildung einer regionalen Organisation aller Transportarbeiter im Karibischen Arbeitskongress, ein ähnliches Organ für das Zivilluftfahrts-Personal sowie die Erstellung enger Kontakte mit den Transportarbeitern Lateinamerikas und des Karibischen Raums. Dies könnte verwirklicht werden wenn Kollege Azana oder sein Stellvertreter öfter nach Britisch-Guayana kämen. Dank dem letzten Besuch des Kollegen Azana sei die ITF im Karibischen Raum besser bekannt geworden. Er sehe dem Tage entgegen, wenn die Karibischen Transportarbeiter-Verbände einen wichtigen Teil der ITF bilden würden. Er wisse, dass sein Verband von den älteren und traditionellen Gewerkschaften noch manches lernen könne aus diesem Grunde sei sein Verband entschlossen, sich die Erfahrungen dieser Verbände zunutze zu machen. Er sei stolz, der ITF anzugehören und wolle bei der Förderung ihrer Ideale aktiv mitwirken.

4) Kollege Pereira (Uruguay) erklärte, sein Verband fürchte sich nicht vor den Kommunisten und sei ihrer Propaganda gegenüber immun. Es sei absolut notwendig, dass das Streikrecht seiner Organisation im Einklang mit den Bestimmungen des IAO-Übereinkommen Nr. 87 sichergestellt werde.

C.W. Van Driel (Niederländischer Seeleuteverband) dankte der ITF für ihre ausgezeichnete Zusammenarbeit mit dem Niederländischen Seeleuteverband, während des Arbeitskonfliktes (Ende 1961/Anfang 1962) mit den niederländischen Reedern. Durch die Bereitstellung notwendiger Informationen und den prompten Appell der ITF um Unterstützungsmassnahmen im Falle eines Streiks, sei ein beträchtlicher Beitrag zur erfolgreichen Beendigung des Konfliktes geleistet worden.

Kollege Garate (Uruguay) teilte mit, dass sein Verband eine aktive Antikommunistische Organisation sei, und aufgrunddessen den Metall- und Holzarbeiterverbänden - die mit den Kommunisten liebäugelten - keine Unterstützung gegeben habe.

Der Generalsekretär teilte dem Kongress mit, dass eine Delegation aus Aden zu einem späteren Zeitpunkt ankommen würde. Sie habe infolge eines Arbeitskonfliktes ihre Abreise verschieben müsse.

E. Wall (Irish Transport & General Workers' Union) gratulierte den leitenden Funktionären der Föderationen für die in der Be-richtszeit geleistete Arbeit.

Zur Frage der Beschäftigungssicherheit in den Häfen erklärte er, es gäbe zu denken, wenn man sich vor Augen halte, dass im Jahre 1963 die für den Transport der Güter der Welt sorgenden Menschen, nach Erreichung ihres Rücktrittsalters auf Almosen angewiesen seien. Er forderte alle Hafnarbeiterverbände auf, Bemühungen zu unternehmen, um solchen Verhältnissen ein Ende zu bereiten.

Inbezug auf die Lage in Irland, bedauerte er, mitteilen zu müssen, dass das irische Volk noch immer gezwungen sei, zwei Regierungen zu unterstützen. Es könne sich diesen Luxus nicht leisten. Es gäbe zwar einen Vereinigten irischen Gewerkschaftsbund aber die nordirische Regierung weigere sich hartnäckig, diesen anzuerkennen.

Abschliessend, lud er die ITF ein, einen ihrer künftigen Kongresse in Irland zu veranstalten.

M.A. Mdabambi (Verband afrikanischer Eisenbahner in Nord- und Südrhodesien und Betuanaland) erklärte, sein Verband stosse inbezug auf die Erzielung der Anerkennung seiner Mitglieder in den drei Hoheitsgebieten auf gewisse Schwierigkeiten. Zahlreiche Gewerkschaftsfunktionäre würden von der Regierung als Verbrecher angesehen. Der Verband der europäischen Eisenbahner der drei Hoheitsgebiete sei ebenfalls gegen seinen Verband eingestellt. Er ersuchte die ITF, bei der Herbeiführung der notwendigen Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung und der Regierung behilflich zu sein und forderte die Einberufung afrikanischer Regionalkonferenzen.

E. Perry (Strassentransportabteilung der Histadrut, Israel) sprach über den riesigen Unterschied zwischen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität der älteren Länder und der der Entwicklungsländer. Die Histadrut trage ebenfalls zur Lösung dieses Problems bei, indem sie Berater nach Afrika und Asien entsandte, die den dortigen Gewerkschaften bei ihren Bemühungen zur Verbesserung ihrer Bedingungen zur Seite stünden. Inbezug auf die Entwicklung im Strassentransport erklärte er, die Verbände dieser Arbeitnehmer sollten sich mit der Frage der Einführung moderner Konstruktionsmethoden im Fahrzeugbau und der Bereitstellung technischer Ausrüstungsgegenstände befassen.

Wartomo Dwidjojuwono (Indonesischer Strassentransportarbeiterverband) dankte dem Exekutivkomitee und den anderen indonesischen Mitgliedsverbänden der ITF für die Annahme bzw. Unterstützung des Ansuchens seines Verbandes um Beitritt. Ausserdem gratulierte er dem Generalsekretär zu dem ausgezeichneten Tätigkeitsbericht. Es freue ihn zu hören, dass die regionale Tätigkeit der ITF erweitert worden sei, und er hoffe, dass die stärkeren Mitgliedsverbände der ITF auch in Zukunft ihren schwächeren Brüdergewerkschaften helfen würden. Im Zusammenhang mit dem Problem der Befreiung West-Iriens von der Kolonialherrschaft freute sich der Redner mitteilen zu können, dass auf einem kürzlichen IBFG-Kongress die niederländischen und die indonesischen Delegierten eine Resolution durchgedrückt hätten, in der die Aufklärung einer den Frieden Südost-Asiens gefährdenden Situation gefordert wurde. Der Sprecher appellierte an die Transportarbeiter der Welt, die Indonesischen Arbeiter in ihrem Kampf zu unterstützen und schloss sich dem Vorschlag seines indonesischen Kollegen Tambunan inbezug auf das Bedürfnis nach Ausbildungskursen an.

Kollege Telosa (Argentinischer Hafenarbeiterverband) berichtete über den ununterbrochenen Kampf seines Verbandes zur Erzielung besserer Sozial- und Lebensbedingungen. Sein Verband führe diesen Kampf im Schatten der von der Argentinischen Regierung erlassenen Unterdrückungsmassnahmen, wie z.B. Gesetze, welche bestehende Kollektivverträge als Null und nichtig erklärten, und der Erlass neuer Vorschriften zur Erhöhung der Arbeitszeit. Es sei seinem Verband zwar gelungen, bessere Bedingungen zu erzielen, aber er befände sich noch immer in einer schwachen Position und hoffe mit Hilfe der internationalen Gewerkschaftsbewegung weitere Fortschritte zu machen.

Der Präsident gab sodann die Zusammensetzung des Entschliessungsausschusses bekannt:

N. Wälläri (Finnland); G. Gerdes (Deutschland); D. U'ren (Malaya); R. Deseau (Frankreich); H. Hernandez (Venezuela); H. Afifi (Ägypten); J. Curran (Vereinigte Staaten, USA); S. Greene (Grossbritannien); C.W. Van Driel (Niederlande); F. Eichinger (Deutschland); O. Gunnarsson (Schweden).

N. Wälläri (Finnischer Seeleuteverband) ersuchte um Ausarbeitung einer Resolution zur Frage der Vertretung der Seeleute auf IMCO-Sitzungen.

Er bedauerte die Verlautbarung während des Kongresses, von Einzelheiten über die zwischen den finnischen Gewerkschaften bestehenden Meinungsverschiedenheiten. Die SAK - einer der zwei finnischen Gewerkschaftsbünde - habe die Veranstaltung des kommunistischen Jungentreffen in Helsinki begrüsst. Sein Verband nicht.

G. Dimitracipoulos (Griechische Eisenbahnerföderation) dankte der ITF für ihre Hilfe im Zusammenhang mit den Fragen der Modernisierung der Eisenbahnen und der Gewährleistung der Gewerkschaftsrechte.

A. Victoria (Mexiko) dankte der ITF für ihre Unterstützung des mexikanischen Zivilluftfahrtspersonals und forderte - infolge der Einführung technischer Neuerungen - die Ausarbeitung eines Berichtes über die Beschäftigungssicherheit der Arbeitnehmer in der Zivilluftfahrt.

J. Gomez (Kolumbischer Seeleute- und Hafentarbeiterverband) teilte mit, dass im kolumbischen Parlament ein Antrag zur Änderung der gegenwärtige geltenden altmodischen Schifffahrtsgesetzgebung gestellt worden sei.

W.J. Webber, Vorsitzender und Berichterstatter, legte den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vor. Zur Frage der Mandate des Beraters der Delegation der Trinidad Seamen's and Waterfront Workers' Union erklärte der Generalsekretär dieses Verbandes, Kollege G. Munroe, dass seiner Meinung nach ein Verband ein Mitglied eines anderen Verbandes als Berater zum Kongress bringen könnte. D. Tennant (Britischer Offiziersverband) und Kollege Webber waren der Ansicht, dass der Berater einem der ITF angeschlossenen Verband angehören sollte.

Der Präsident brachte den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses zur Abstimmung.

Der Kongress nahm den Bericht an.

Die Sitzung wurde um 17.00 Uhr vertagt.

Anmerkung: Wir sind gebeten worden, die Delegierten darauf aufmerksam zu machen, dass Kollege Joseph Curran auf diesem Kongress die National Maritime Union of the United States vertritt.

VORMITTAGSSITZUNG

27. Juli 1962

Der Präsident bat den Kollegen H. Buitter die Diskussion zu Punkt 8 der Tagesordnung: "Die wirtschaftliche Integration und ihre Auswirkungen auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor", einzuleiten.

H. Buitter (Generalsekretär des europäischen Gewerkschaftssekretariates des IBFG) begann seine Einleitung mit einer Beschreibung der wirtschaftlichen Integrationsversuche, die in Lateinamerika, Zentralamerika, den Arabischen Ländern, Asien, Afrika und in Ost- und Westeuropa unternommen worden seien. Er sprach sodann über den Integrationsvorgang in Westeuropa. Dies sei weitaus das wichtigste Projekt, da zwischen 25 und 27% des ganzen Welthandels von den in der EWG zusammengeschlossenen Ländern bewältigt würden. Die EWG könne ein Vorbild für andere Integrationsprojekte sein. Die sechs EWG-Länder (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Italien und die Niederlande) hätten im Jahre 1958 beschlossen alle zwischen ihren Ländern bestehenden wirtschaftlichen Tarif-Beschränkungen vor Anfang 1970 aufzuheben und vor diesem Zeitpunkt ebenfalls gemeinsame Tarife für den Handel mit anderen Ländern festzulegen. Inbezug auf die Verwirklichung dieser beiden Ziele seien bereits beträchtliche Fortschritte gemacht worden. Zur Zeit werden eine gemeinsame, gegenüber Drittländern anzuwendende, Landwirtschafts-, Transport- und Handelspolitik ausgearbeitet und innerhalb der GATT handelten die EWG-Länder bereits als eine Einheit. Die Verbesserung des Lebensstandards der europäischen Länder sei unmittelbar mit der Entwicklung der EWG verbunden. Aus diesem Grunde seien bereits Bemühungen unternommen worden, um anderen Ländern einen Anteil an dem dadurch entstehenden Reichtum zu gewähren. Die Kolonialgebiete der EWG-Länder seien durch eine Sondervereinbarung als assoziierte Mitglieder in die EWG gebracht worden. Die in diesem Zusammenhang getroffenen Vereinbarungen würden auch geltend bleiben, nachdem diese Kolonialländer ihre Unabhängigkeit erlangt haben. Auch anderen Ländern, die sich nicht in der EWG befinden, sei es möglich, an den von ihr erzielten Fortschritten Anteil zu haben. Mit Griechenland sei ein Assoziierungsvertrag unterzeichnet worden, welcher vollen Beitritt Griechenlands zur EWG nach 12 Jahren vorsieht. Andere Länder verhandelten gegenwärtig über gleiche Assoziierungsverträge. Grossbritannien habe sich um Mitgliedschaft in der EWG beworben und es ist wahrscheinlich, dass im Falle des Beitritts Grossbritanniens, Irland, Dänemark und Norwegen ebenfalls beitreten würden.

Allerdings bestehe die Gefahr, dass sich durch einen solchen Zusammenschluss der reicheren Länder die zwischen ihnen einerseits und den ärmeren Ländern in Asien, Afrika und Lateinamerika, andererseits bestehenden Spannungen erhöhen könnten. Es wäre eine Katastrophe, wenn die gemeinsame Handelspolitik der EWG die Entwicklungsländer am Absatz ihrer Rohmaterialien verhindere.

Ausserdem sei es möglich, dass zwischen den Vereinigten Staaten, der EWG, und anderen Ländern der westlichen Welt eine Art Vereinigung gebildet werden würde.

Dann kam Kollege Buiter auf die wirtschaftliche Vereinigung der Ostblock-Länder (COMECON) zu sprechen. Er erklärte, die COMECON sei weiter nichts, als ein Manöver, um der Sowjet-Union komplette Kontrolle über die Wirtschaft der übrigen Ostblock-Länder zu geben. Tatsächliche wirtschaftliche Integration sei nicht vorgesehen. Der Handel zwischen den COMECON-Ländern und dem Rest der Welt belaufe sich auf nur 3% des Gesamtwelthandels. Die COMECON könne den asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Ländern nur politische Verpflichtungen anbieten.

Ausserdem schlug Kollege Buiter die Feststellung eines offiziellen Verfahrens zur Regelung der Beziehungen zwischen der EWG und der internationalen Gewerkschaftsbewegung vor. Es sei von lebenswichtiger Bedeutung, darauf zu achten, dass die Gewerkschaften bei der Bestimmung sozialer und wirtschaftlicher Richtlinien mitentscheiden könnten. Auf keinen Fall dürften wir den von konservativen Regierungen unterstützten Arbeitgebern erlauben, ihren Willen ungehindert durchzusetzen. Es freue ihn, dass die ITF diesen Punkt auf die Tagesordnung gesetzt habe denn er sei davon überzeugt, dass die Frage der wirtschaftlichen Integration einer Diskussion auf weltweiter gewerkschaftlicher Ebene würdig ist. Nur wenn sie dieses Problem vom breitesten Gesichtspunkt aus betrachten, würden sich die fortschrittlicheren Länder ihrer gemeinsamen Verantwortung gegenüber den asiatischen, afrikanischen und lateinamerikanischen Ländern bewusst werden.

Der Präsident fragte, ob irgendjemand eine Frage an Kollegen Buiter richten wolle.

L. Brosch (HTV, Österreich) sagte, er spreche im Namen eines neutralen Landes und möchte gerne wissen, wie sich Kollege Buiter zu den verschiedenen Assoziierungsansuchen der neutralen Länder stellt.

A.H. Vinzcaino (Spanische Eisenbahner und Strassentransportarbeiter) erklärte, dass viele Spanier - sowohl in Spanien, als auch im Auslande - über die EWG sehr besorgt seien. Auf einer Sitzung demokratischer Spanier in München, die vor ungefähr einem Monat stattgefunden habe, sei eine gemeinsame Erklärung abgegeben worden, in der die Ansicht vertreten wird, dass aufgrund der Tatsache, dass in Spanien weder Menschenrechte sichergestellt seien - Spanien berechtigt sei, der EWG beizutreten. Er hoffe, dass die gegenwärtige spanische Regierung durch eine andere ersetzt werden könne, um Spanien zu einem künftigen Zeitpunkt den Beitritt zur EWG zu ermöglichen.

H. Buiter war ebenfalls der Meinung, dass es die Aufgabe der EWG sei, die demokratische Welt zu stärken. Die EWG dürfe daher Spanien - unter seiner gegenwärtigen Regierung - nicht aufnehmen. Die EWG sei für das spanische Volk, aber gegen Franco.

Zu seinen Ausführungen inbezug auf die Assoziierung anderer Länder wolle er einige Worte über den Fall Israel sagen. Dieses Land befinde sich in ausserordentlichen Schwierigkeiten, sowohl geographischer als auch politischer Art. Israel habe die EWG

ersucht, sich ihr unter einer besonderen Vereinbarung anschliessen zu können. Die europäische Gewerkschaftsbewegung unterstütze das Ansuchen Israels. Es werde interessant sein, zu sehen, wie sich die EWG zu dieser Frage stellt.

In Beantwortung der Frage des Kollegen Brosch über die Assoziierung neutraler Länder, erklärte Kollege Buitter, dass wir den Ausgang der Verhandlungen zwischen Grossbritannien und der EWG abwarten müssten, ehe eine Entscheidung über diese Frage gefällt werden könne. Die gegenwärtigen EWG-Länder dürften künftige Mitgliedsländer nicht im voraus verpflichten. Eine weitere Schwierigkeit bestünde in der Tatsache, dass ein jedes der drei in Frage stehenden Länder - Österreich, Schweden und die Schweiz - seine eigenen sehr schwierigen Probleme habe. Die Länder könnten daher nicht als ein gemeinsamer Block angesehen werden.

Der Präsident bat sodann den Kollegen Seibert, die Diskussion über die wirtschaftliche Integration und ihrer Auswirkungen auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor einzuleiten.

Ph. Seibert (GdED) sprach zunächst über die von der ITF veröffentlichte vielbeachtete Denkschrift über "Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene". Die ITF habe als erste Organisation ausführlich zu den Verträgen von Rom Stellung genommen und konkrete Vorschläge zur Lösung der Koordinierungs- und Integrationsprobleme im Verkehr gegeben. Die wirtschaftliche Funktion des Verkehrs werde nicht immer richtig erkannt, da weite Kreise auch heute noch die Meinung verträten, dass der Verkehr nur ein Wirtschaftszweig unter anderen sei. Das stimmte nicht, denn er sei für die Gesamtwirtschaft einfach unentbehrlich und bilde die Grundlage einer modernen grossräumigen Volkswirtschaft. In weniger fortschrittlicheren Ländern erfolge die Verflechtung der Einzelwirtschaft vor allem auf dem Seewege oder über die schiffbaren Flussläufe. Die integrierende wirtschaftliche Kraft der Wasserstrassen und des Seeverkehrs sei vor dem Aufkommen moderner Verkehrstechniken jedoch noch verhältnismässig gering gewesen. Die Wende der Wirtschaftsstruktur der Kontinente sei erst mit dem Aufkommen der Eisenbahnen erfolgt. Sie verursachten eine sprunghafte Senkung der binnenländischen Transportkosten. Dadurch seien die geographischen Entfernungen wirtschaftlich zusammengeschrumpft. Solange es noch keinen motorisierten Strassenverkehr gab, seien die Eisenbahnen das überragende standortstrukturbildende Element in allen Teilen der Welt gewesen. Durch die Monopolisierung der Eisenbahn wurde die Wirtschaft aber auch vom Verkehr abhängig. Durch die Tarifpolitik und das Ausmass der verkehrlichen Erschliessung war es den Eisenbahnen möglich geworden, ganze Landstriche wirtschaftlich veröden zu lassen oder umgekehrt einer gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklung zuzuführen.

Dies zeige deutlich, wie sehr der Verkehr die Grundlage unserer modernen Wirtschaft ist und wie notwendig seine ständige Überwachung und Steuerung durch den Staat bleibt.

Mit der Erfindung des Verbrennungsmotors sei neben den Eisenbahnen ein ausserordentlich leistungskräftiger Verkehrsträger entstanden: Der Kraftwagen. Das grosse historische Verdienst des Kraftwagens liege in seinem Beitrag zur Dezentralisierung der Standorts-

Die soziale Harmonisierung müsse zu einer stetigen Annäherung der schlechteren sozialen Bedingungen an die besseren führen, wobei Mindestgrenzen verhindern könnten, dass den Unternehmungen aus den schlechteren sozialen Bedingungen Wettbewerbsvorteile erwachsen.

Der Redner zitierte sodann ein Memorandum des Internationalen Industrieverbandes zur Denkschrift der EWG-Kommission. In diesem Memorandum würde nicht ohne Zynik - ein Abbau guter sozialer Bedingungen bei einzelnen Verkehrsunternehmen empfehlen, falls diese Bedingungen der Konkurrenzfähigkeit dieser Unternehmen im Wege stünden.

Dies zeige mit aller Deutlichkeit wie sehr wir uns diesen Problemen auf internationaler Ebene widmen müssten, um ein Gegengewicht hierzu zu schaffen. Wir könnten nicht zulassen, dass der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen auf dem Rücken der im Verkehr Beschäftigten ausgetragen wird.

Gemäss dem Zeitplan der EWG-Kommission solle die Angleichung der Arbeitsbedingungen zwischen den drei Verkehrsträgern - Eisenbahn, Strassentransport und Binnenschifffahrt - erst im Jahre 1970 begonnen werden, nachdem die Harmonisierung innerhalb der einzelnen Verkehrsträger erfolgt sei.

Wir begrüßten diesen Zeitplan der Kommission, weil wir der Auffassung seien, dass die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen gerade aus sozialen Gründen nicht als eine vorzuleitende Voraussetzung, die bereits vor der Integration voll erfüllt sein muss, betrachtet werden darf, sondern als ein Bestandteil des Integrationsprozesses. Der Angleich der Wettbewerbsbedingungen müsse sich Zug um Zug mit dem Fortschritt der wirtschaftlichen Integration vollziehen.

Eine erfolgreiche Durchführung der Harmonisierungsbestimmungen setze jedoch ein Überwachungssystem voraus. Wie die Erfahrung lehre, reichten die bisherigen, dafür getroffenen staatlichen Massnahmen bei weitem nicht aus. Hier erwachse den Gewerkschaften eine neue Verantwortung, nämlich die Sicherstellung des durch sie errungenen sozialen Fortschritts.

Aber auch die mit der Integration verbundene verkehrswirtschaftliche Neuordnung sei sehr eng mit den sozialen Problemen verflochten. Es leuchte ein, dass eine Stabilisierung der Verkehrsordnung erst eigentlich die Grundlage für gute soziale Bedingungen im Verkehr darstelle.

Aus diesen Gründen hielten wir es für unsere Pflicht, uns im gleichen Ausmasse auch den verkehrspolitischen Fragen zu widmen. Es ginge hierbei besonders um die langfristige Existenzsicherung der Beschäftigten bei jedem Verkehrsträger.

Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft habe auch für diese verkehrspolitischen Fragen einen Zeitplan aufgestellt, nach welchem wir unsere gewerkschaftspolitische Arbeit ausrichten müssten.

Durch unsere ausführliche gewerkschaftliche Stellungnahme zu dem Memorandum der EWG-Kommission in bezug auf die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik hätten wir bereits wertvolle Vorarbeiten geleistet. Auch die notwendigen organisatorischen Massnahmen seien von uns bereits in Angriff genommen worden.

Am 27. Mai 1958 hätten die der ITF angeschlossenen europäischen Verkehrsgewerkschaften in Luxemburg einen gewerkschaftlichen Verkehrsausschuss gegründet.

Der Sprecher erklärte, dass ihm dieser Ausschuss nach dem Ausscheiden unseres verdienstvollen Kollegen Laan den Vorsitz übertragen habe.

Dieser Ausschuss sei an der Arbeit des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, dessen Aufgabe es ist, die EWG-Kommission, den Ministerrat sowie die europäische Atom-Kommission in allen wirtschaftspolitischen Fragen zu beraten, aktiv beteiligt gewesen. Dank dessen seien bisher in den Beschlüssen des Wirtschafts- und Sozialausschusses auch die gewerkschaftlichen Interessen in einem befriedigenden Ausmass berücksichtigt worden.

Ausserdem hätten die Vertreter der ITF in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), in der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO und in der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf wertvolle Arbeit geleistet.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband) gratulierte Kollege Seibert zu seiner Einführung und erklärte, es freue ihn, dass der Redner besonders hervorgehoben habe, wie wichtig es sei, dass sich die ITF mit dem Problem der Koordinierung in der Transportindustrie befasse. In Grossbritannien habe nach dem Kriege unter der Labour-Regierung eine Gelegenheit bestanden, ein koordiniertes Transportsystem aufzubauen, aber die konservative Regierung habe später die zentralisierten Transportdienste zerstört. Dadurch sei der Integrationsvorgang zum Stillstand gekommen. Er erklärte, die Arbeitsbedingungen in der Transportindustrie müssten auf die höchstmögliche Ebene gebracht werden, da schlechte Löhne in einer Kategorie die guten Bedingungen in den anderen gefährdeten. Der Fortschritt der Transportindustrie sollte nicht künstlich gehemmt werden, um die Profite anderer zu sichern.

Der einzige effektive Weg zur Behandlung dieses Problems bestünde in der Ergreifung kollektiver Kampfmassnahmen durch die ITF. Kollege Cousins sagte, wir müssten unbedingt verhindern, dass die verschiedenen Transportzweige gegeneinander ausgespielt würden. In diesem Zusammenhange stelle die Einführung von Rohrleitungen ein sehr ernstes Problem dar, mit dem wir uns eingehend befassen müssten. Abschliessend berichtete er, dass sich die britische Regierung noch immer weigere, die in dem IAO-Übereinkommen über die 40-Stunden-Arbeitswoche empfohlenen Herabsetzungen der Arbeitszeit einzuführen.

P. Seton (Transportabteilung der EWG) nahm mit grosser Befriedigung davon Kenntnis, dass Kollege Seibert in seinen Ausführungen zur Frage der wirtschaftlichen Integration die im Tätigkeitsprogramm der EWG in bezug auf soziale Harmonisierung gemachten Ausführungen befürwortet habe. Ausserdem freue es ihn, dass Kollege Seibert auf die enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission und

der ITF-Verbänden hingewiesen habe. Diese praktische Zusammenarbeit sei besonders im Zusammenhang mit der Erweiterung des Programmes für soziale Harmonisierung wertvoll gewesen. Er wolle sich den Ausführungen jener Vornedner anschliessen, die die Notwendigkeit der Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen der Transportarbeiter der EWG-Länder hervorgehoben hatten. Er war der Ansicht, dass die Probleme der Strassentransportarbeiter aufgrund des in diesem Sektor bestehenden Wettbewerbs besonders dringend seien. Bei der Ausarbeitung eines Dokumentes über die Arbeitsbedingungen dieser Berufsgruppe sei enge Rücksprache mit den Strassentransportarbeiter-Verbänden der ITF gehalten worden. Im Oktober oder November dieses Jahres werde voraussichtlich eine dreigliedrige Sitzung von Vertretern der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer stattfinden, um sich mit diesem Dokument zu befassen. Die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in Richtung eines höheren Niveaus sei auch für die Binnenschifffahrt wichtig. Jedoch stünden über die Arbeitsbedingungen in diesem Sektor nur ungenügende Informationen zur Verfügung und es würde daher ein entsprechender Fragebogen ausgearbeitet werden. Er sei sicher, dass die Tätigkeit der Binnenschifffahrtssektion der ITF eine wertvolle Grundlage für die Ausarbeitung dieses Fragebogens sein würde.

Inbezug auf die Bedingungen bei den Eisenbahnern, betonte Kollege Seton, dass sich die EWG-Kommission der Bedeutung der in diesem Sektor bestehenden sozialen Probleme voll bewusst sei. Er fügte jedoch hinzu, dass die Probleme der Eisenbahner nicht so unmittelbar dringend seien, wie die der anderen Berufsgruppen, da zwischen den Löhnen und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner der EWG-Länder keine ungewöhnlich grossen Unterschiede beständen. Auch sei der Wettbewerb im Eisenbahnwesen ein weniger wichtiger Aspekt als im Strassentransport.

Zur Frage der Koordinierung der Sozialbedingungen der drei Transportzweige erklärte Kollege Seton, dass mit einer solchen Koordinierung ausserordentlich schwierige technische Probleme verbunden seien. Die Kommission sei jedoch - nach sorgfältigen Überlegungen - zu der Auffassung gelangt, dass eine solche Koordinierung, - sowohl vom sozialen als auch vom konkurrenzmassigen Standpunkt aus gesehen - notwendig ist.

Abschliessend betonte er die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung enger Kontakte zwischen der EWG-Transportabteilung und den Gewerkschaften der Transportarbeiter. Nur auf dieser Grundlage könne eine soziale Harmonisierung erzielt werden.

M. Alcaraz (Mexikanischer Pilotenverband) teilte mit, dass die zentralamerikanischen Zivilluftfahrts-Verbände sich mit dem Problem der Auswirkung der wirtschaftlichen Integration auf die Zivilluftfahrt befasst hätten. Arbeitslosigkeit bzw. die Gefährdung der Beschäftigungssicherheit stelle für das Zivilluftfahrtspersonal der ganzen Welt ein sehr ernstes Problem dar. Er schlage daher vor, dass die Zivilluftfahrtssektion der ITF eine eingehende Untersuchung dieses Problems durchführen sollte.

H. Hildebrand (ÖTV) hob die Bedeutung der gewerkschaftlichen Tätigkeit auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Integration - auf nationaler und internationaler Ebene - hervor. Er erklärte, dass sich die einzelnen Verbände für die Wahl von Regierungen einsetzen sollten, welche den Bestrebungen der Gewerkschaftsbewegung sympatisch gesinnt sind. Die Arbeit der von ihm vertretenen Hafentarbeiter sei mit der Tätigkeit der Binnenschiffer, der Strassentransportarbeiter und der Eisenbahner eng verbunden, und er sei der Ansicht, dass diese Verbindungen weiterentwickelt und gestärkt werden sollten. So werde z.B. im Jahre 1964 für die deutschen Hafentarbeiter die 40-Stunden-Woche eingeführt werden. Die Arbeiter in den anderen Transportzweigen sollten dann ebenfalls die gleichen Vorteile geniessen. Die Zusammenarbeit der Gewerkschaften aller Transportzweige müsse gestärkt werden.

X
H. Alonso ("La Fraternidad" Argentinien) berichtete, dass sich die argentinischen Eisenbahner in grossen Schwierigkeiten befänden. Der kürzlich 42 Tage lange Streik der Argentinischen Eisenbahner sei ebenfalls durch gewinnsüchtige Privatinteressen hervorgerufen worden. Eine konstruktive Koordinierung der verschiedenen Verkehrszweige sei unbedingt notwendig, damit die unfaire Konkurrenz des Strassentransportes, welche sich auf die argentinischen Eisenbahner so nachteilig ausgewirkt habe, verhindert werden könne.

X
R. Carrasquilla (Avianca-Arbeiter, Kolumbien) war der Ansicht, dass die kolumbischen Gewerkschaften unbedingt in einer einzigen Föderation organisiert sein sollten. Er ersuchte die ITF, den Zusammenschluss der zwei bestehenden kolumbischen Gewerkschaftsbünde zu empfehlen, da beide Organisationen dem IBFG und - auf regionaler Ebene - der ORIT angeschlossen seien. Er kritisierte die Organisation der kolumbischen Industrie und erklärte, dass sowohl Produzenten als auch Verbraucher von einer Überzahl von "Vermittlern" ausgenutzt würden.

X
M.A. Ndabambi (Verband afrikanischer Eisenbahner in Rhodesien) erklärte, sein Verband könne bei Entscheidungen darüber, ob sein Land einer Wirtschafts-Union beitreten solle oder nicht, nicht mitbestimmen. Er ersuchte die Delegierten, die Bedingungen, unter denen die afrikanischen Verbände ihre Tätigkeit ausüben, zu studieren. Nur die ITF könne ihnen helfen, da die afrikanischen Verbände in Rhodesien keinen Einfluss hätten.

X
Th. Smeding (Niederländischer Transportarbeiterverband) berichtete dass die belgischen, niederländischen, französischen und deutschen Verbände der Binnenschiffer beabsichtigten, ein gemeinsames Büro zu gründen, welches als Rückspracheorgan mit der EWG über soziale und wirtschaftliche Fragen der Binnenschiffer dienen sollte. Er ersuchte die ITF, dieses gemeinsame Organ anzuerkennen.

X
Der Präsident vertagte den Kongress um 14.00 Uhr.

BERICHTIGUNG: Kollege B. Majumder (Indischer Seeleuteverband) hat darauf hingewiesen, dass folgende Punkte seiner Rede nicht im Protokoll über die gestrige Nachmittagsitzung erwähnt worden seien:

Kollege Majumder forderte den Britischen Seeleuteverband auf, seinen Einfluss bei der Britischen Re-

gierung geltend zu machen und diese Regierung zur Ratifizierung des IAO-Übereinkommens über Arbeitszeit, Besatzung und Heuern zu bewegen.

Ausserdem verwies er den Kongress auf die Tatsache, dass seit der Suspendierung der Seafarers' International Union of North America (SIU) und seit der Bildung der Internationalen Schiffsabteilung des Maritime Trades Departments der AFL-CIO, Vertreter der MTD an Personen in diesem Teil der Welt herangetreten seien. Er hoffe, dass die zufolge der Suspendierung der SIU entstandene Situation bald geklärt werden würde.

Inbezug auf die Frage der regionalen Tätigkeit war er der Ansicht, dass die ITF getan habe, was sie mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu tun in der Lage war.

NACHMITTGASSITZUNG

Fortsetzung der Diskussion über die Probleme der wirtschaftlichen Integration:

W.F. Malemo (Transportarbeiter von Kenya) brachte die Befürchtung zum Ausdruck, dass die Entwicklungsländer auf wirtschaftlicher Ebene der EWG zum Opfer fallen könnten. Die ITF könnte durch ihre Unterstützung der EWG industriellen Selbstmord begehen.

J. i Jakubsstova (Färöer Hochseefischer-Föderation) erklärte, sein Land sei vollkommen von der Hochseefischerei abhängig. Es bestünde in seinem Lande ein reges Interesse in der EWG, aber sein Land sei - praktisch gesehen - eine Kolonie und habe daher keine Möglichkeit, seine Stimme bei Diskussionen dieses Problems zu Gehör zu bringen.

Ph. Seibert (GdED) sagte, die Gewerkschafter in den Entwicklungsländern sollten sich über die Ziele und Verantwortungen der wirtschaftlichen Integration im Klaren sein. Inbezug auf die Ausführungen des mexikanischen Delegierten, der über die Lage in der Zivilluftfahrt gesprochen hatte, erklärte Kollege Seibert, dass die Zivilluftfahrt und der Transport auf dem Seewege eine besondere Stellung einnehmen. Bei der wirtschaftlichen Integration in Lateinamerika und Afrika würde es sich zunächst einmal um die Eisenbahnen, den Strassentransport und die Binnenschifffahrt handeln.

W.J. Webber (Verband der Verkehrsangestellten Grossbritanniens) legte sodann den endgültigen Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vor.

G. Palmer (Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Trade Union) teilte mit, dass sein Verband, als Präst gegen die Ausstossung seines Beraters, beschlossen habe, sich von der Sitzung zurückzuziehen.

Der Präsident forderte die Delegierten auf die Diskussion des Tätigkeitsberichtes fortzusetzen.

S. Nedzynski (Stellvertretender Generalsekretär des IBFG) sagte, es sei die Pflicht der freien Gewerkschafter, reaktionäre Kräfte zu bekämpfen. Die freien Gewerkschaften müssten sich besonders den Versuchen der Militärs, die Macht zu ergreifen - wie z.B. in Peru - widersetzen. In vielen Teilen der Welt - u.a. in der Südafrikanischen Union und in den kommunistischen Ländern - lebten die Menschen noch immer in der Unterdrückung. Eine starke Gewerkschaftsbewegung sei die beste Waffe gegen solche Verhältnisse.

Der IBFG habe seine organisatorische und pädagogische Tätigkeit in den Entwicklungsländern intensiviert und auch das Netz seiner Büros und Vertreter beträchtlich erweitert.

In letzter Zeit sei das Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen dem IBS und dem IBFG auf dem Gebiet der regionalen Tätigkeit wiederholt zur Diskussion gekommen. Das Verfahren an sich sei jedoch nicht

von ausschlaggebender Bedeutung. Direkte Rücksprache und Ad hoc-Sitzungen wären oft von grösserem Wert. Bisher sei die Zusammenarbeit ausgezeichnet gewesen.

Der Präsident ersuchte sodann den Kollegen Nedzynski, dem Generalsekretär des IBFG die aufrichtige Anerkennung der ITF inbezug auf ihre fruchtbare Zusammenarbeit mit dem IBFG zu übermitteln.

T. Bratt (Internationales Arbeitsmat) sprach über die Tätigkeit der IAO zugunsten der Seeleute und über das diesbezügliche IAO-Arbeitsprogramm. Herr Bratt dankte der ITF im Namen der IAO für die auf Sitzungen der JMC geleistete Hilfe und erklärte, die IAO hoffe, dass die ITF weiterhin wertvolle Arbeit in der IAO leisten würde.

J. Mikhelson (Internationales Zentrum der freien Gewerkschafter im Exil) sprach über die Verletzung bzw. Unterdrückung der Gewerkschaftsrechte in den kommunistischen Ländern Osteuropas. Die Gewerkschaften in Sowjet-Russland seien nicht in der Lage, Kampfmassnahmen zur Verbesserung ihrer Löhne und Bedingungen zu ergreifen. Während im Westen die Arbeitszeit herabgesetzt werde, würden in der Sowjet-Union längere Arbeitszeiten eingeführt und die unter der Kontrolle der Regierungen stehenden Gewerkschaften behaupteten, dass die Arbeiter mit solchen Massnahmen einverstanden seien.

I. Karaboue (Transportarbeiter der Elfenbeinküste) begrusste den Kongress im Namen der Arbeiter seines Landes. Seit die Elfenbeinküste ihre Unabhängigkeit erlangt habe, hätten die freien Gewerkschaften gute Fortschritte gemacht. Die Lebensbedingungen seien verbessert worden, und die Bevölkerung strebe nach sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Freiheit. Die freie Gewerkschaftsbewegung der Elfenbeinküste sei bereit, die Tätigkeit der ITF voll und ganz zu unterstützen.

E. Berthelsen (Dänischer Heizerverband) erklärte, die Mitglieder seines Verbandes seien für den Beitritt Dänemarks zur FWG vorausgesetzt, dass ein solcher Schritt nicht zu einer Verschlechterung ihrer Löhne und Arbeitsbedingungen führe. Inbezug auf die Ausführungen des färöischen Delegierten über die Beziehungen zwischen Dänemark und den Färöern erklärte Kollege Berthelsen, dass dieser Kongress nicht der geeignete Ort sei, um Beschwerden dieser Art vorzubringen.

C. Rodriguez (Verband der Fleischverpacker von Artigas, Uruguay) sprach über die in dem genossenschaftlichen Fleischverpackungs-Unternehmen von Artigas bestehenden Meinungsverschiedenheiten. Er behauptete, man sei seinem Verband in den Rücken gefallen.

J. Sanjines (Bolivische Transportarbeiter, zum ersten Mal auf einem ITF-Kongress vertreten) berichtete über die beträchtlichen Fortschritte, welche in Bolivien auf sozialer und wirtschaftlicher Ebene erzielt worden seien. Die Rechte der Gewerkschaften seien sichergestellt worden und sein Verband habe beschlossen, der ITF beizutreten weil er die von ihr vertretenen Ideale voll und ganz unterstütze.

M. Chatterjee (Indischer Transportarbeiter und Hafentarbeiterverband) berichtete über die beträchtlichen Verbesserungen, welche in seinem Land in bezug auf die Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter - besonders auf dem Gebiete der Beschäftigungssicherheit - erzielt worden seien. Sodann sprach er über die Schwierigkeiten, denen sich sein Verband gegenwärtig gegenüber befindet und sagte, dass sein Verband auch weiterhin Unterstützung von der ITF benötigen würde.

R. Oca (Philippinische Transportarbeiter) bedauerte den Austritt der SIU, der ILA und der MEBA aus der ITF. Er forderte, dass Mittel und Wege gefunden werden sollten, um eine Beilegung der gegenwärtigen Meinungsverschiedenheiten herbeizuführen. Sodann begrüßte der Redner die Bildung des Asiatischen Beratungsausschusses, aber bedauerte, dass die lateinamerikanischen Gewerkschaften mehr finanzielle Unterstützung erhalten hätten, als die asiatischen Verbände.

B. Moreira (Uruguayischer Kohlenträgerverband) sprach über die Rolle seines Verbandes bei dem Konflikt in der Fleischverpackungsgenossenschaft von Artigas. Sein Verband habe ihn nicht nach Helsinki gesandt, um Unruhe zu stiften, sondern um den wahren Sachverhalt ans Licht zu bringen. Er ersuchte die ITF, keiner der zwei streitenden Parteien zu glauben und eine unparteiische Untersuchung durchzuführen.

E. Casanova (Verband des uruguayischen Autobuspersonals) bedauerte, dass die in den Streit über die Fleischverpackungsgenossenschaft verwickelten Parteien noch immer nicht versucht hätten auf gemeinsamen Verhandlungen eine Lösung der bestehenden Meinungsverschiedenheiten zu finden. Der Hafentarbeiterverband sei in dieser Angelegenheit zu weit gegangen. Sein eigener Verband würde sich - was diese Frage anbelangt - weiterhin auf die Unterstützung der ITF, im besonderen, des Kollegen Azana, verlassen.

H. Afifi (Verband der Schiffsoffiziere und Mannschaften der VAR) sprach über die bemerkenswerten Fortschritte, welche während des vergangenen Jahres in bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Ägypten erzielt worden seien. Er begrüßte die Vorschläge des Exekutivkomitees zur Änderung der Satzungen und brachte die Meinung zum Ausdruck, dass Asien, Afrika und Lateinamerika mehr Sitze im Exekutivkomitee eingeräumt werden sollten.

D. Tennant (Verband britischer Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) verwies auf den Teil des Tätigkeitsberichts über den Transport von radioaktivem Material und setzte die Delegierten von den jüngsten diesbezüglichen Entwicklungen in Kenntnis. Er teilte u.a. mit, dass nunmehr ein internationales Übereinkommen in bezug auf die Regelung der Haftpflicht der Reeder von Schiffen mit Atomtrieb bestehe. Dieses Übereinkommen schreibe die Haftpflicht bei allen Unfällen solcher Schiffe dem betreffenden Reeder zu.

Zur Frage der Rohrleitungen erklärte der Sprecher, dass sich bis jetzt nur die Sektionen Strassentransport, Eisenbahn und Binnenschifffahrt mit dieser Frage befasst hätten. Die Seeleute und Hafentarbeiter würden dies ebenfalls tun müssen.

Inbezug auf die Pariser Resolution über die Erstellung einer Verkehrsverbindung zwischen Grossbritannien und dem europäischen Festlande brachte Kollege Tannant die Ansicht zum Ausdruck, dass eine solche Verbindung besser mit Schiffen herbeigeführt werden könnte, als durch einen Tunnel. Natürlich müssten im Falle einer Schiffsverbindung geeignete Endstationen errichtet werden.

Der Präsident vertagte die Sitzung um 17.00 Uhr.

NACHMITTAGSSITZUNG

31. Juli 1962

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 14.30.

Der Generalsekretär verlas Grusstelegramme des Verbandes der Arbeitnehmer im Personentransport und in der Binnenschifffahrt (Italien), des Pakistanischen Seeleute- und Hafentarbeiterverbandes, des Verbandes der im Dienste der "Faucett" Civil Aviation Co. stehenden Arbeitnehmer.

S. Greene (Britischer Eisenbahnerverband NUR) legte sodann den Bericht des Entschliessungsausschusses (Dok. C-11) vor.

Der Kongress befürwortete den Bericht des Entschliessungsausschusses.

Der Präsident bat sodann den Generalsekretär, P. de Vries, die während der Diskussion des Tätigkeitsberichtes gestellten Fragen zu beantworten.

Der Generalsekretär beantwortete Fragen und hob u.a. folgende Punkte hervor:

1. Zur Frage der Bereitstellung von Schulungs- und Ausbildungskursen, erklärte der Generalsekretär, dass die ITF am besten helfen könne, indem sie ihre diesbezügliche Tätigkeit in die betreffenden Programme des IBFG einpasst. Die ITF könne natürlich Sachverständige über besondere Fragen zur Verfügung stellen.

2. Der Generalsekretär berichtete, dass die ITF beabsichtige, sobald wie möglich - vielleicht Anfang 1963 - eine Afrikanische Regionalkonferenz abzuhalten.

3. Kollege Azana, Regionaldirektor für Lateinamerika und den Karibischen Raum, sei beauftragt worden die Frage der Aufstellung von beratenden Organen für die lateinamerikanische Region zu untersuchen.

4. Die ITF sei nicht in der Lage, alles zu tun was sie gern möchte, nicht nur weil ihre finanziellen Hilfsmittel begrenzt sind, sondern auch weil die der ITF zur Verfügung stehenden Gelder für bestimmte Zwecke gespendet worden seien und daher nicht verschwendet werden dürften. Eine enge Zusammenarbeit mit anderen Organisationen der internationalen Gewerkschaftsbewegung würde geeignet sein, eine zweckmässige Anwendung der der ITF zur Verfügung stehenden Hilfsmittel zu gewährleisten. Die ITF habe ausgezeichnete Beziehungen mit dem IBFG, und der Generalsekretär brachte die Hoffnung zum Ausdruck, dass der Selbständigkeitssinn der anderen IBS nicht in Isolationismus entarten würde.

5. Aufgrund ihrer Erfahrung auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit sei die ITF u.a. zu der Schlussfolgerung gelangt, dass erfahrene Gewerkschafter oft mehr un könnten, als materielle Unterstützung. Es sei daher notwendig, dass die ITF über eine Anzahl

geeigneter Leute verfüge, die den Gewerkschaften der Entwicklungsländer bei Verhandlungen und bei der laufenden Verwaltung ihrer Verbände mit Rat und Tat zur Seite stehen können.

6. Der Generalsekretär zollte der Arbeit des Regionalpersonals der ITF seine Anerkennung und teilte mit, dass gegenwärtig mit anderen IBS und mit dem IBFG Verhandlungen über die Möglichkeit der Bildung eines Regionalvertreter-Pools geführt wurden, damit die uns zur Verfügung stehende beschränkte Zahl von Regional-Arbeitern so zweckmässig und effektiv wie möglich eingesetzt werden könnte.

7. Abschliessend wies der Generalsekretär darauf hin, dass sich infolge der zunehmenden Automatisierung und Rationalisierung in der Transportindustrie ein Rückgang in der Mitgliedschaft der Verbände in den industriell fortschrittlichen Ländern nicht vermeiden lassen werde. Die ITF sei jedoch im Begriff, eine feste Grundlage für ihre regionale Tätigkeit zu bilden, und diese Grundlage würde in der Zukunft zur Stärkung der ITF beitragen.

R. Laan (Regionaldirektor der ITF) erklärte, er sei durch seine Tätigkeit auf internationaler Ebene, und im besonderen durch seine praktischen Erfahrungen im Laufe seiner Reise in den Entwicklungsländern, zu einer breiteren und elastischeren Stellungnahme in gewerkschaftlichen Fragen gekommen und habe gleichzeitig die zahlreichen Probleme der Gewerkschaften der Entwicklungsländer an Ort und Stelle studieren können. Die ITF müsse die ihr zur Verfügung stehenden Hilfsmittel zur Verbesserung des wirtschaftlichen, industriellen und kulturellen Standards der Entwicklungsländer bereitstellen.

F. Azana (Regional-Direktor der ITF für Lateinamerika und den Karibischen Raum) berichtete über die grosse Menge Arbeit, welche in seiner Region bereits geleistet worden sei und noch geleistet werden müsse, die dortigen freien Gewerkschaften zu stärken und sie in ihrem Kampf gegen kommunistische und reaktionäre Elemente zu unterstützen. In diesem Zusammenhang pries er die Arbeit seiner zwei Mitarbeiter. Er dankte dem Generalsekretär für seine Unterstützung und zollte dem Mut seiner Frau, die er als eine "Gewerkschaftswitwe" bezeichnete, seine Anerkennung. Er versprach, die Mitgliedschaft der der ITF angeschlossenen lateinamerikanischen und karibischen Verbände vor dem nächsten Kongress zu verdoppeln.

J. Soares (ITF-Regionaldirektor für Asien und den Fernen Osten) erklärte, es habe ihn gefreut, über die guten Arbeitsbedingungen der auf schwedischen Schiffen beschäftigten asiatischen Seeleute zu hören. Die asiatischen Seeleuteverbände seien schwach und uneinig und litten sehr unter dem Wettbewerb zwischen den Häfen der verschiedenen asiatischen Länder. In Thailand, Ceylon und Birma seien die Gewerkschaften den Massnahmen diktatorischer Regierungen ausgesetzt. Das westirische Problem würde ebenfalls gelöst werden müssen, ehe sich in diesem Gebiet staatliche Wirtschaften bilden könnten.

Durch die Bildung der neuen "Federation of Malaysia" würde der ITF, dem IBFG und den anderen Berufssekretariaten eine weitere

grosse Aufgabe entstehen.

H. Düby (Vizepräsident) sagte, dass die vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Änderungen der Satzungen in drei Kategorien zerfielen: 1) radikale Änderungen des Inhaltes; 2) Änderungen, welche geeignet sind, die Verwaltung der ITF zu vereinfachen, und 3) stilistische Änderungen. Die unter 1) fallenden Änderungen befassten sich hauptsächlich mit einer neuen Struktur für die leitenden Gremien der ITF, um eine angemessene Vertretung der erweiterten Mitgliedschaft in diesen Gremien zu ermöglichen. Gleichzeitig müsse aber darauf geachtet werden, dass die Kosten der Sitzungen dieser Gremien innerhalb vernünftigen Grenzen gehalten werden.

Kollege Düby ging sodann im einzelnen auf die verschiedenen Änderungen ein, welche inbezug auf die Zusammensetzung und Aufgaben des Generalrates, des Vorstandes und des Geschäftsführenden Ausschusses - und das Verfahren zur Wahl dieser Organe - vorgeschlagen worden waren.

Die weniger wichtigen inhaltsmässigen Änderungen dienten der Regelung von Fragen, wie z.B. das Verfahren für Beistand im Falle von industriellen Konflikten, und einer allgemeinen Bereinigung des Wortlautes.

R. Decoudun (Verband französischer Eisenbahnbeamten) war der Ansicht, dass Verbände in der Lage sein sollten, beim Generalrat gegen Ablehnung ihrer Ansuchen um Beitritt (Artikel III - 2) und gegen Ausstossung (Artikel V - 4) Berufung einzulegen; drang auf Klarstellung der Zuständigkeit des Vorstandes (Artikel VI - 10); erklärte, dass der Kongress den Entschliessungsausschuss und den Geschäftsausschuss ernennen sollte (Artikel VI - 14); empfahl Einfügung der Worte: "grundsätzlich" (Artikel VI - 17); empfahl ausserdem, dass der Generalsekretär auf Sitzungen des Generalrates und des Vorstandes ~~anwesend~~, - aber nicht Mitglied des Generalrates, (Artikel VII - 3) bzw. des Vorstandes (Artikel VIII - 2) - sein sollte; forderte die Streichung der Worte: "oder geheim" (Artikel IX - 4); empfahl, dass in Artikel XI - 2 das Wort "mindestens", durch die Worte "mehr als einen" ersetzt werden sollte und, dass bei Wahlen auf Sektionssitzungen der Sektionsausschuss zuerst gewählt werden sollte, und dann der Sektionsvorsitzende.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband) bezeichnete die Tatsache, dass im neuen Wortlaut der Satzungen (Artikel VIII-1) die Worte: "Kontrolle des Sekretariats" ausgelassen worden sind, als demagogisch, ganz gleich ob dies absichtlich getan worden sei oder nicht. Ausserdem kritisierte Kollege Cousins die Länge der Zeitspanne zwischen Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses und des Vorstandes und empfahl, dass eine feste Zeitspanne in den Satzungen vorgesehen werden sollte. Abschliessend erklärte der Redner, dass die dem Generalsekretär in Zusammenhang mit der Ernennung von Personal gemäss Artikel XI - 8 gegebenen Vollmachten, weit über die diesbzüglichen Vollmachten der Generalsekretäre von nationalen Gewerkschaften hinausgingen.

N.H. Akesson (Schwedischer Offiziersverband) empfahl, dass in Artikel I (a) das Wort "Arbeiterklasse" durch das Wort "Gewerkschaften" ersetzt werden sollte.

R. Santoso (Indonesischer Eisenbahnerverband) brachte seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, dass die vorgeschlagenen Satzungen den Satzungen seines eigenen Verbandes ähnlich seien; erklärte sich mit der dreijährigen Zeitspanne zwischen Kongressen einverstanden und betonte, dass das asiatische Mitglied des Vorstandes den in Indonesien bestehenden Problemen seine besondere Aufmerksamkeit widmen sollte.

J. Akumu (Verband Afrikanischer Eisenbahner, Kenia) empfahl, dass das Amt des Generalsekretärs ein ständiges Amt sein sollte und forderte ausserdem angemessene Bestimmungen zum Schutze des ITF-Personals.

Der Kongress wurde um 17.15 Uhr vertagt.