

PROTOKOLL

DES ITF-KONGRESSES
IN STUTTGART 1950 ·
MIT TÄTIGKEITS- UND
KASSENBERICHT FÜR
DIE JAHRE 1948-1949



ITF

LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

PROTOKOLL

DES ITF-KONGRESSES
IN STUTTGART 1950 ·
MIT TÄTIGKEITS- UND
KASSENBERICHT FÜR
DIE JAHRE 1948-1949



ITF

LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Frankfurt am Main

Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Frankfurt am Main

VII. Beziehungen mit offiziellen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation	95
Europäische Wirtschaftskommission	100
Internationale Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See	101
Internationaler Fischereiausschuß	102
Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen	102
Europäisches Wiederaufbauprogramm	103

VIII. Verschiedenes

Veröffentlichungen	107
Vertretungen	107
Nachruf	109
Mitgliederbestand der ITF	109

Finanzbericht

Kassenbericht	119
Bilanz per 31. Dezember 1948	122
Bilanz per 31. Dezember 1949	123
Tabelle 1 Einnahmen 1948/49	124
Tabelle 2 Ausgaben 1948/49	124
Tabelle 3 Beiträge 1948/49	125
Tabelle 4 Edo-Firmen-Fonds 1948/49	128
Tabelle 5 Spanien-Fonds 1948/49	128
Tabelle 6 Fonds für Fernöstliches Sekretariat 1948/49	129
Tabelle 7 Aktionsfonds 1949	129
Tabelle 8 Seeleute-Fonds 1948/49	129
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1948	130
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1949	130

Teil II

Dokumente, die dem Kongreß vorlagen

A. Tagesordnung mit folgenden Anlagen	133
Beziehungen zum IBFG	
(Bericht zu Punkt 4 der Tagesordnung)	133
Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr	
(Bericht zu Punkt 5 der Tagesordnung)	143
Satzungsänderungen	
(Vorschlag des Exekutivkomitees zu Punkt 6 der Tagesordnung	156
Anträge der angeschlossenen Verbände	
(Bericht zu Punkt 7 der Tagesordnung)	157
B. Geschäftsordnung	164
C. Entschließungsantrag A. Vercrucy	165

Teil III

Kongreßprotokoll

Liste der Delegierten	169
Liste der Ehrengäste des Kongresses	174
Liste der anwesenden Vertreter befreundeter Organisationen	174
Liste der anwesenden Vertreter der Behörden	175
Zusammensetzung des ITF-Sekretariats am Kongreßort	175
Eröffnungs- und Begrüßungsansprachen	176
Ansprache des Vorsitzenden	184

VII. Beziehungen mit offiziellen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation	95
Europäische Wirtschaftskommission	100
Internationale Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See	101
Internationaler Fischereiausschuß	102
Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen	102
Europäisches Wiederaufbauprogramm	103

VIII. Verschiedenes

Veröffentlichungen	107
Vertretungen	107
Nachruf	109
Mitgliederbestand der ITF	109

Finanzbericht

Kassenbericht	119
Bilanz per 31. Dezember 1948	122
Bilanz per 31. Dezember 1949	123
Tabelle 1 Einnahmen 1948/49	124
Tabelle 2 Ausgaben 1948/49	124
Tabelle 3 Beiträge 1948/49	125
Tabelle 4 Edo-Fimmen-Fonds 1948/49	128
Tabelle 5 Spanien-Fonds 1948/49	128
Tabelle 6 Fonds für Fernöstliches Sekretariat 1948/49	129
Tabelle 7 Aktionsfonds 1949	129
Tabelle 8 Seeleute-Fonds 1948/49	129
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1948	130
Bericht Rechnungsprüfungsausschuß für das Jahr 1949	130

Teil II

Dokumente, die dem Kongreß vorlagen

A. Tagesordnung mit folgenden Anlagen	133
Beziehungen zum IBFG	
(Bericht zu Punkt 4 der Tagesordnung)	133
Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr	
(Bericht zu Punkt 5 der Tagesordnung)	143
Satzungsänderungen	
(Vorschlag des Exekutivkomitees zu Punkt 6 der Tagesordnung	156
Anträge der angeschlossenen Verbände	
(Bericht zu Punkt 7 der Tagesordnung)	157
B. Geschäftsordnung	164
C. Entschließungsantrag A. Vercruyce	165

Teil III

Kongreßprotokoll

Liste der Delegierten	169
Liste der Ehrengäste des Kongresses	174
Liste der anwesenden Vertreter befreundeter Organisationen	174
Liste der anwesenden Vertreter der Behörden	175
Zusammensetzung des ITF-Sekretariats am Kongreßort	175
Eröffnungs- und Begrüßungsansprachen	176
Ansprache des Vorsitzenden	184

Punkt 2 Tätigkeitsbericht		
Aussprache	201	
Abstimmung	248	
(Text siehe Teil I, Seite 13 und folgende)		
Punkt 3 Finanzbericht		
Aussprache	257	
Abstimmung	260	
(Text siehe Teil II, Seite 119 und folgende)		
Punkt 4 IBFG		
Aussprache	261	
Abstimmung	270	
Punkt 5 Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr		
Aussprache	248	
Abstimmung	257	
Punkt 6 Satzungen		
Bericht	270	
Abstimmung	276	
Punkt 7 Anträge der angeschlossenen Verbände		283
Punkt 8 Wahlen		
Generalrat	286	
Exekutivkomitee	290	
Geschäftsführender Ausschuß	292	
Generalsekretär	293	
Stellvertretender Generalsekretär	294	
Präsident	295	
Punkt 9 Sitz der ITF		295
Punkt 10 Ausschüsse		292
Rechnungsprüfungskommission		
Wahl		295
Entschließungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	277, 283,	285
Mandatsprüfungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	238, 260,	289
Satzungs- und Wahlausschuß		
Wahl		193
Bericht		272
Rednerliste		9
B e r i c h t erstattung der einzelnen Sektionen an den Kongreß		297

Teil IV

Dokumente des Kongresses

Berichte der Sektionskonferenzen

Seeleute	305
Hochseefischer	313
Binnenschiffer	316
Hafenarbeiter	320
Eisenbahner	322
Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr	324
Arbeiter im Straßenverkehr	329
Zivile Luftfahrt	331

Punkt 2 Tätigkeitsbericht		201
Aussprache		248
Abstimmung		
(Text siehe Teil I, Seite 13 und folgende)		
Punkt 3 Finanzbericht		
Aussprache		257
Abstimmung		260
(Text siehe Teil II, Seite 119 und folgende)		
Punkt 4 IBFG		
Aussprache		261
Abstimmung		270
Punkt 5 Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr		
Aussprache		248
Abstimmung		257
Punkt 6 Satzungen		
Bericht		270
Abstimmung		276
Punkt 7 Anträge der angeschlossenen Verbände		283
Punkt 8 Wahlen		
Generalrat		286
Exekutivkomitee		290
Geschäftsführender Ausschuß		292
Generalsekretär		293
Stellvertretender Generalsekretär		294
Präsident		295
Punkt 9 Sitz der ITF		295
Punkt 10 Ausschüsse		292
Rechnungsprüfungskommission		
Wahl		295
Entschließungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	277, 283,	285
Mandatsprüfungsausschuß		
Wahl		193
Berichte	238, 260,	289
Satzungs- und Wahlausschuß		
Wahl		193
Bericht		272
Rednerliste		9
Berichtserstattung der einzelnen Sektionen an den Kongreß		297

Teil IV

Dokumente des Kongresses

Berichte der Sektionskonferenzen

Seeleute	305
Hochseefischer	313
Binnenschiffer	316
Hafenarbeiter	320
Eisenbahner	322
Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr	324
Arbeiter im Straßenverkehr	329
Zivile Luftfahrt	331

TEIL I

TÄTIGKEITSBERICHT

für die Jahre 1948 und 1949

Vorgelegt dem Internationalen

Transportarbeiter-Kongreß

in Stuttgart (Deutschland)

vom 21. - 29. Juli 1950

TEIL **II**

**DOKUMENTE
DIE DEM KONGRESS VORLAGEN**

Einleitung

Der in diesem Bericht behandelte Zeitraum wird möglicherweise als die entscheidendste Periode der Nachkriegszeit in die Geschichte eingehen. Es war eine Zeit, in der sich die Ereignisse drängten, eine Zukunft bestimmend, die in ihren Umrissen durchaus noch nicht klar erkennbar ist. Inmitten einer Fülle von folgenschweren Entscheidungen ist es schwierig, vorauszusagen, was die Zukunft der Menschheit bringen wird. Soviel ist jedoch gewiß, daß die Beschlüsse der Staatsmänner von heute darüber entscheiden werden, ob die Menschheit vorwärts schreiten wird, in eine neue Epoche des Friedens und des Wohlstandes hinein, oder ob sie zurückfallen soll in ein neues Zeitalter der Finsternis.

In freien Demokratien vermag die öffentliche Meinung zweifellos die Staatsmänner zu beeinflussen. Manche der seit dem letzten Kongreß der ITF getroffenen großen Entscheidungen lassen ersehen, daß die Verantwortlichen sich vom Glauben an den allgemeinen Fortschritt der Menschheit leiten lassen.

Durch ihre nationalen und internationalen Organisationen haben auch die Gewerkschaften den Ablauf der Ereignisse während der Berichtsperiode beeinflusst. In der Erkenntnis der Aufgabe, die ihnen bei der Formulierung der dem sozialen Fortschritt dienenden Politik zukommt, müssen die Gewerkschaften in ihren Worten, Beschlüssen und Schritten Zeugnis ablegen von Weisheit und Verantwortungssinn.

Die Weltereignisse der Jahre 1948 und 1949 haben die ITF gezwungen, Beschlüsse zu fassen, die bezwecken, den Transportarbeitern ausreichenden Schutz zu gewähren und ihnen die Rolle im wirtschaftlichen Wiederaufbau der vielen kriegsverwüsteten Länder zuzuweisen, die ihnen zukommt.

Dem Kongreß obliegt es, die Tätigkeit der ITF während der Berichtsperiode zu beurteilen. Seine Aufgabe mag ihm leichter fallen, wenn wir diesem Rechenschaftsbericht einen Überblick über die hauptsächlichsten Weltereignisse voranstellen.

Weltpolitik

Das Gesicht Asiens hat sich verändert. Neue Staaten sind ins Dasein getreten — Indien, Pakistan, Burma, Ceylon und die Vereinigten Staaten von Indonesien. China wurde durch Waffengewalt unter einem neuen Regime zusammengeschweißt und kennt zum erstenmal seit manchem Jahrzehnt einen unbequemen inneren Frieden. Alles scheint auf eine dramatische Rückkehr Japans in die Weltwirtschaft und den Welthandel hinzuweisen.

Die Atombombe ist nicht mehr ausschließlich Besitztum der USA, Rußland besitzt sie nun auch. Diese Tatsache dürfte die Weltpolitik entscheidend beeinflussen. Die Sowjetunion hat ihren Würgegriff in Europa verstärkt und ist nach Westen vorgerückt durch die Einbeziehung der Tschechoslowakei hinter den Eisernen Vorhang. Die Sowjetunion hat erfolglos versucht, die Westmächte aus Berlin zu vertreiben. Sie hält weiterhin einen nicht unbeträchtlichen Teil Österreichs besetzt und hat bisher alle Versuche, einen Staatsvertrag für Österreich auszuarbeiten, hintertrieben.

A. TAGESORDNUNG

1. Eröffnung und Ansprache des Präsidenten
2. Tätigkeitsbericht für die Jahre 1948 und 1949
3. Finanzbericht für die Jahre 1948 und 1949
4. Beziehungen zum IBFG
5. Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr
6. Revision der Satzungen
7. Anträge angeschlossener Verbände
8. Wahlen:
 - a) Generalrat, Mitglieder und Ersatzleute
 - b) Exekutivkomitee
 - c) Geschäftsführender Ausschuß
 - d) Generalsekretär
 - e) Stellvertretender Generalsekretär
9. Sitz der ITF
10. Ausschlüsse:
 - a) Kanadischer Seeleuteverband
 - b) Neuseeländische Hafnarbeitergewerkschaft
 - c) Finnische Transportarbeitergewerkschaft

Bericht zu Punkt 4 der Tagesordnung

Beziehungen zum IBFG Allgemeine Betrachtungen

Der IBFG ist seinem Wesen nach das internationale Sprachrohr der nationalen Gewerkschaftszentralen. Dank seiner zahlenmäßigen Bedeutung und der von seinen Mitgliedsorganisationen gespielten Rolle ist er die maßgeblichste internationale Gewerkschaftsorganisation. Es kann nicht bezweifelt werden, daß er, die wirksame Erfüllung seiner Aufgaben vorausgesetzt, bei der IAO, dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen wie auch in Weltangelegenheiten, im allgemeinen großen Einfluß gewinnen wird. Es ist daher von beträchtlicher Bedeutung für die ITF, jederzeit auf die Unterstützung des IBFG zählen zu können und die bestmögliche Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS entstehen zu sehen.

Der Koordinationsausschuß der IBS (Internationale Berufssekretariate) ist, was sein Name besagt: ein Sammelpunkt der IBS, um sich darüber zu verständigen, wie sie am besten ihre gemeinsamen Interessen fördern können. Angesichts des Bestehens und des Einflusses des IBFG müssen die IBS sich notwendigerweise in hohem Maße auf die Unterstützung des IBFG in ihren Beziehungen mit der IAO und allenfalls auch mit dem Wirtschafts- und Sozialrat verlassen. Die IBS bedürfen auch der Unterstützung für ihre Propagandatätigkeit unter den Gewerkschaften in abgelegenen Ländern, die Berufsgruppen ihrer Wirtschaftszweige organisieren. Um solche an den IBFG gerichteten Hilfesuche zu koordinieren, müssen die IBS unter sich in diesen Dingen einig sein.

In Jugoslawien ist ein neues Phänomen aufgetaucht — Titoismus. Erst der weitere Ablauf der Geschichte wird die volle Bedeutung erkennen lassen, die diese Entwicklung nicht allein für Westeuropa, sondern möglicherweise für die ganze Welt besitzt.

Entschlossenes Handeln hat dem „Bürgerkrieg“ in Griechenland ein Ende bereitet.

Die unbeständige Lage im Mittleren Osten ist von einer Lösung noch weit entfernt. Der Kleinstaat Israel ist als Mittelpunkt einander widerstrebender Interessen politischer, wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung zu einem größeren Faktor der Weltpolitik geworden. Die Folgen der Schaffung dieses Staates lassen sich noch nicht überblicken.

Europa bleibt schärfer als je gespalten infolge der Weigerung der Sowjetunion, bei dem durch den Marshall-Plan ermöglichten Wiederaufbau Europas mitzuwirken. Die Haltung der Sowjetunion dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas gegenüber hat zum Abschluß des Brüsseler Vertrages und des Atlantik-Pakts geführt.

Der Atlantik-Pakt besitzt eine Bedeutung, die vielleicht nicht in ihrem vollen Ausmaß erkannt wird. Dieser Pakt ist der äußere Ausdruck des Umschwungs in der weltpolitischen Haltung der Vereinigten Staaten von Amerika. Für die freien Völker der Welt ist er eine Quelle der Hoffnung und ein Ansporn. Er ermöglicht der Gemeinschaft der freien Nationen, einem allfälligen Angriff Widerstand zu leisten, woher er auch kommen mag.

Der Gang der Ereignisse hat unzweifelhaft die freie Weltmeinung veranlaßt, sich gegen die kommunistischen Parteien zu wenden, die nichts anderes sind als Zweigstellen der Kominform. Der Vormarsch des Kommunismus in Westeuropa ist zum Stillstand gebracht worden, wie Wahlergebnisse aus Finnland, Italien und Norwegen beweisen; daß die kommunistischen Kandidaten in den britischen Unterhauswahlen nur eine spärliche Anhängerschaft um sich zu scharen vermochten, ist ebenso bezeichnend. Andererseits haben sich politische Verschiebungen nach rechts vollzogen, vor allem in Belgien, Neuseeland und Australien.

Wirtschaftlicher Wiederaufbau

Die Jahre 1948 und 1949 sahen eine beachtliche Erholung des Produktionsvermögens Westeuropas. Der Mut und die Kraft der Europäer haben dank der großzügigen Hilfe Amerikas die Aufrechterhaltung, ja Verbesserung des Lebenshaltungsstandes in den westeuropäischen Ländern ermöglicht. Der erzielte Fortschritt ist, wenn auch noch nicht genügend, so doch größer, als mancher im Jahre 1947 für möglich gehalten hätte.

Die Lebenshaltung in den europäischen Ländern, die direkt am zweiten Weltkrieg beteiligt waren, hat den Stand von 1939 noch nicht erreicht, obwohl schon dieser nicht hoch genug war.

Trotz der unzweifelhaften Fortschritte ist untätige Selbstzufriedenheit nicht am Platze. In mehreren Ländern erhebt wieder das Gespenst der

Was allgemeine Gewerkschaftspolitik anbetrifft, so haben die IBS offenbar ein Interesse an der Harmonisierung der Politik des IBFG mit ihrer eigenen, und folglich daran, jene beeinflussen zu können. Der IBFG andererseits kann weder der Politik und Tätigkeit der IBS, noch auch der ihm gebotenen Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Tätigkeit der IBS, im Sinne seiner eigenen Ziele, gleichgültig gegenüberstehen. Beide Teile haben demnach ein Interesse an einem starken und wirksamen moralischen Bündnis.

Die Haltung der IBS

Dem Koordinationsausschuß gehören gegenwärtig folgende IBS an:

Textilarbeiter;
Bekleidungsarbeiter;
Transportarbeiter;
Diamantarbeiter;
Metallarbeiter;
Schuh- und Lederarbeiter;
Bau- und Holzarbeiter;
Handels-, Büro- und technisches Personal;
Landarbeiter;
Fabrikarbeiter;
Tabakarbeiter;
Post-, Telegraf- und Telefonpersonal;
Bergarbeiter;
Personal des Öffentlichen Dienstes;
Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter.

Die Internationale Föderation der Arbeiter im graphischen Gewerbe und der Internationale Bund des Hotel- und Restaurantpersonals nahmen an den Beratungen im Koordinationsausschuß der IBS nicht teil.

Die IBS hielten am 8. und 9. November 1949 eine Vollkonferenz in Paris ab, auf welcher die ITF durch J. H. Oldenbroek, O. Becu und T. Gómez vertreten war. Die Frage der Beziehungen zur künftigen Gewerkschaftsinternationale wurde ausführlich besprochen und die einmütige Ansicht der IBS in eine Entschließung gekleidet, aus der wir folgende Abschnitte anführen:

„Die Vertreter der Internationalen Berufssekretariate, zusammengetreten auf ihrer Generalversammlung am 8. und 9. November in Paris, . . .

. . . begrüßen aus ganzem Herzen die Initiative der freien Gewerkschaftszentralen zum Zwecke der Schaffung einer weltumspannenden Organisation, die die in den freien und demokratischen Gewerkschaften der Welt organisierten Arbeiter vereinigen soll.

Sie erklären sich hiermit bereit, dieser neuen Internationale ihre Unterstützung zu verleihen und enge und freundschaftliche Beziehungen mit ihr aufzunehmen.

Sie ermächtigen das Koordinationskomitee der IBS, Verhandlungen mit den Exekutiv-Körperschaften der neuen Internationale im Namen der IBS anzubahnen, um

Arbeitslosigkeit. In Belgien umfaßt die Arbeitslosigkeit mehr als 10% der arbeitenden Bevölkerung, in Deutschland wie auch in Italien ist sie noch größer.

In der Schifffahrt machen sich Anzeichen bemerkbar, daß die Aktivität ihren Höchststand erreicht und möglicherweise überschritten hat. Dafür sind zweifellos eine Reihe von Faktoren verantwortlich, von denen nicht der geringste das fehlende Gleichgewicht der Weltwährungen ist, ein Umstand, der im Austausch von Gütern und Dienstleistungen entscheidend mitspielt. Es ist zu hoffen, daß das gestörte Gleichgewicht zwischen den Gebieten der Dollar- und der Sterlingwährung eine Lösung finden wird, die eine sich auch in der Schifffahrt auswirkende größere Handelsfreiheit ermöglicht.

Ein weiterer Faktor, der ohne Zweifel in der Schifffahrt eine Rolle spielt, ist die unausgeglichene Entwicklung der nationalen Handelsflotten, die rasch einer Lage zustreben, in der das Angebot an Schiffsraum die Nachfrage übersteigen wird, eine Entwicklung, welche die ITF bereits 1945 vorausgesehen hat.

Transportarbeiter

In manchen Ländern hat die Schifffahrt keine Vollbeschäftigung gekannt. Die Seeleutesektion der ITF hat sich infolgedessen gezwungen gesehen, einen großen Teil ihrer Aufmerksamkeit dem Schutz hart erkämpfter Fortschritte zu widmen. Die Bestrebungen der Seeleute in den vergangenen zwei Jahren waren mit den Seattle-Übereinkommen verknüpft und mit der Verwendung der Flaggen nicht seefahrttreibender Länder durch Reeder, die sich aus dem einen oder andern Grunde ihren Verpflichtungen entziehen wollen. Die Registrierung von Schiffen unter der Flagge nicht seefahrttreibender Länder wird von der ITF energisch bekämpft. Die ITF wird den Kampf weiterführen. Es muß verhindert werden, daß die in den Seefahrtsländern geltenden, hart erkämpften Normen durch Manöver dieser Art untergraben werden.

Im Straßen- und Eisenbahnverkehr ist an Stelle der erhofften Zusammenarbeit und Verkehrsteilung das Übel des Wettbewerbs wieder aufgetaucht. Die beiden einzigen Ausnahmen sind Norwegen und Großbritannien, wo die Verkehrsentwicklung auf gesetzlicher Grundlage geplant und koordiniert wird. Transport ist ein entscheidender Faktor der Produktivität. Soll Europa das angestrebte Ziel der wirtschaftlichen Erholung, die Voraussetzung seiner ungeschmälernten Teilnahme an der zukünftigen Entwicklung der Welt, verwirklichen, so muß das europäische Verkehrswesen koordiniert und der Wettbewerb ausgeschaltet werden. Wettbewerb ist immer und ausnahmslos unwirtschaftlich und hoher Leistung und geordneten sozialen Verhältnissen abträglich. Diese Schwierigkeit, die vor dem Kriege ein nationales Problem war, ist zum internationalen Problem geworden.

Ein neues Verkehrsmittel ist aufgetaucht. Die Zivilluftfahrt ist dank wissenschaftlicher und technischer Fortschritte zu einem wichtigen Verkehrselement geworden. Sie hat zweifellos die Betriebseinnahmen anderer Verkehrsmittel geschmälert, und zwar insbesondere auf dem Gebiete der Personenbeförderung. Nur weise Voraussicht kann bewirken, daß dieses jüngste Verkehrsmittel den erdgebundenen Verkehr nicht verdrängt, sondern ergänzt.

- a) in dauernde Verbindung mit der neuen Internationale zu treten, unter der Voraussetzung, daß die Autonomie der IBS und ihre unabhängige Arbeitsweise gewahrt bleiben, wie dies durch ihre Verfassung und derzeitigen Tätigkeitsgebiete zum Ausdruck gebracht wird.
- b) um ein Konsultativ-Komitee, bestehend aus Vertretern des Verwaltungsrates der neuen Internationale und des Koordinationskomitees der IBS, zu bilden, das über die gemeinsamen Tätigkeitsgebiete und Interessen der neuen Internationale und der IBS beraten soll.

Sie sind der Ansicht, daß die in Artikel IX des Verfassungsentwurfes der neuen Internationale angeführten Arrangements für eine zureichende Vertretung des Koordinationskomitees der IBS, in beratender Eigenschaft, in den Exekutiv-Körperschaften der neuen Internationale und jedes individuellen IBS auf ihren zweijährlichen Kongressen Sorge tragen, wobei eine solche Vertretung wechselseitig erfolgen sollte.“

Die Haltung des IBFG

Die Frage beschäftigte die Verfasser der Satzungen des IBFG schon vor der Gründung dieser Organisation, die am 6. Dezember 1949 erfolgte. Die Satzungen des IBFG enthalten folgende Bestimmungen, die sich auf die IBS beziehen:

Artikel 9: Vorkehrungen werden getroffen zur wirkungsvollsten Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bei der Durchführung ihrer Aufgaben.

Artikel 2: (Kongreß), Absatz d): Vertreter internationaler Berufssekretariate nehmen daran teil, vorbehaltlich Vereinbarungen unter Artikel 9 und anderer vom Kongreß ermächtigter Vereinbarungen.

Artikel 5: (Generalrat), Absatz b): Vertreter internationaler Berufssekretariate nehmen daran teil, vorbehaltlich von Vereinbarungen unter Artikel 9 und anderer vom Kongreß ermächtigter Vereinbarungen.

Der Gründungskongreß des IBFG nahm überdies folgende Entschlußfassung an:

„Der Kongreß

— in dem Glauben, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften vollen Erfolg nur durch ein möglichst enges Verhältnis mit allen freien Gewerkschaftsverbänden haben kann, deren Ziele darauf gerichtet sind, ihren Mitgliedern Freiheit, soziale und wirtschaftliche Gerechtigkeit und allgemeinen Frieden zu sichern —,

bestätigt den von der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf ausgesprochenen Wunsch, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften und die Internationalen Berufssekretariate in möglichst enger Verbindung miteinander stehen und zusammenarbeiten mögen, und begrüßt die zu diesem Zweck auf der Internationalen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 8. und 9. November in Paris zum Ausdruck gebrachten Gefühle und

Voraussicht und langfristiges Planen können das ganze Verkehrswesen zu einem zusammenhängenden Organismus gestalten. Damit würde eine leistungsfähige Betriebsform geschaffen und gleichzeitig verhindert, daß die Arbeitsverhältnisse in den verschiedenen Verkehrszweigen durch den andernfalls sich einstellenden Wettbewerb geschädigt werden.

Es ist ein glücklicher Umstand, daß die in den vielen und verschiedenartigsten Verkehrszweigen Beschäftigten, das Personal der zivilen Luftfahrt nicht ausgeschlossen, durch ihre Landesgewerkschaften in der ITF vereinigt sind.

Den Arbeitern der europäischen Binnenschifffahrt ist es endlich ermöglicht worden, die ihnen zukommende Rolle in der internationalen Entwicklung ihres Verkehrszweiges zu spielen. Dank internationaler Bemühungen ist es gelungen, Maßnahmen zum Schutze ihrer Lebenshaltung und ihrer Sozialversicherungsrechte zu treffen. Durch einen dreigliedrigen Ausschuß des Internationalen Arbeitsamtes, dem Vertreter der an der Schifffahrt im Stromgebiet des Rheins interessierten Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen angehören, sind zwei internationale Verträge ausgearbeitet worden. Wenn diese einmal ratifiziert sind und zur Durchführung gelangen, dann werden sie zur Stabilisierung der Arbeitsverhältnisse der in der Binnenschifffahrt tätigen Mitglieder unserer Organisationen beitragen.

In den Häfen hat sich bereits ein teilweiser Rückgang der Umschlagstätigkeit bemerkbar gemacht. Dank der Voraussicht mancher angeschlossener Hafentarbeiterverbände gibt es Garantielohnordnungen, welche die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung abschwächen. Solche Garantielohnordnungen wurden bereits während der Kriegsjahre eingeführt, was der Voraussicht und Entschlußkraft der leitenden Funktionäre der Hafentarbeitergewerkschaften zuzuschreiben ist, und obschon diese Regelungen in einigen Fällen Schwächen aufweisen, so sind sie doch als bedeutender sozialer Fortschritt zu werten.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß das Leben der Hochseefischer in der Vergangenheit die Einbildungskraft eher von Romanschriftstellern als von Sozialreformern angeregt hat. Die ITF allerdings hat energische Schritte unternommen, um das Los dieser Arbeiterkategorie zu verbessern. Daß keine größeren Fortschritte durch die Einführung besserer Arbeitsbedingungen für die Hochseefischer erzielt worden sind, ist nicht das Verschulden der ITF. Es ist nicht ohne Bedauern, daß wir unserer Enttäuschung darüber Ausdruck geben, daß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nicht ein größeres Interesse am Wohlergehen einer Menschengruppe gezeigt hat, die wesentlich zur Versorgung der Welt mit Nahrungsmitteln beiträgt.

Von den manchen Auseinandersetzungen im Verkehrs- und Transportwesen haben nur wenige zu Streiks geführt; mehrheitlich sind sie auf dem Verhandlungs- oder Vermittlungswege beigelegt worden. Die Arbeitsniederlegungen, die stattgefunden haben, waren entweder rein örtlicher Natur, von kurzer Dauer oder inoffiziell und erforderten internationalen Beistand nicht. In zwei hervorragenden Fällen, in denen die betreffenden Gewerkschaften die ITF um Hilfe ersucht hatten, wurde diese verweigert, weil die ITF fand, daß die Beweggründe der Streiks nicht gewerkschaftlicher, sondern politischer Art waren.

ermächtigt den Exekutivausschuß, alsbald mit den Internationalen Berufssekretariaten Besprechungen abzuhalten, um Maßnahmen zu treffen, die eine möglichst wirksame Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage zwischen dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften und den Internationalen Berufssekretariaten sowie Vereinbarungen zwecks gegenseitiger Hilfe auf gewerkschaftlichem Gebiete gewährleisten.“

Mit Ausnahme des Vorschlages auf gegenseitige Vertretung und der Bestimmung, daß sie auf beratender Grundlage sein soll, lassen sowohl die Satzungen des IBFG wie auch die Entschließung die Frage der Form und des Inhaltes der Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS völlig offen.

Es ist zu bemerken, daß die IBS-Vertreter, die am Gründungskongreß des IBFG teilgenommen haben, die betreffenden Artikel der Satzungen und die Entschließung unterstützten.

Die IBS reagierten sofort auf die Annahme der Entschließung. Am 8. Dezember 1949 hielten sie eine Sitzung ab und ernannten fünf Mitglieder eines Unterhandlungsausschusses: M. Hewitson, Unterhausabgeordneter und Vorsitzender des Koordinationsausschusses (später ersetzt durch Sir William Lawther); M. C. Bolle, Sekretär des Koordinationsausschusses; R. Coppock, W. Spiekman und O. Becu.

Die Politik des Exekutivkomitees der ITF

Die Entwicklungen ab November 1949 wurden vom Exekutivkomitee auf seiner Tagung vom 6. bis 8. Februar 1950 studiert. Bei diesem Anlaß hielt J. H. Oldenbroek eine Ansprache, die im Protokoll folgendermaßen wiedergegeben ist:

„Oldenbroek sagte, daß er über diesen Punkt in der doppelten Eigenschaft als Generalsekretär der ITF und Generalsekretär des IBFG sprechen könne. Es sei der Wunsch der Mitglieder des Exekutivkomitees wie auch sein eigener, daß die IBS wahrscheinlich für eine sehr lange Zeit unabhängig bleiben sollen. Die IBS und der IBFG sollten miteinander verbunden sein, auf dem Fuße der Gleichberechtigung zum Zwecke der gegenseitigen Förderung ihrer Ziele. Zusammenarbeit zwischen internationalen Gewerkschaftsorganisationen sei möglich und wünschenswert. Sie könnten zusammenarbeiten bei der Errichtung regionaler Organisationen, die zur Hauptsache der Aufgabe der Hilfeleistung an die Gewerkschaften der rückständigen Länder dienen müßten. Zusammenarbeit sei auch möglich auf dem Gebiete der allgemeinen Propaganda. Er (der Sprechende) sei gewiß, daß die Zusammenarbeit auf bestimmten Gebieten Ergebnisse zeitigen werde. Dies seien Gedanken, die die ITF in der internationalen Gewerkschaftsbewegung seit langem vertreten habe.

Die IBS hätten eine Form der Zusammenarbeit unter sich gesucht. Es sei höchst wünschenswert, daß ihr Koordinierungsausschuß weiterbestehe und seine Tätigkeit ausbaue. Der IBFG würde es schwierig finden, mit jedem der 18 oder 19 IBS einzeln zu verhandeln. Der Koordinationsausschuß sei ein gutes Hilfsmittel zur

WGB

Man erinnert sich daran, daß der Osloer Kongreß durch seine Beschlüsse den Internationalen Berufssekretariaten das Signal zum Abbruch der Beziehungen mit dem WGB gab. Die ITF war wahrscheinlich die erste Organisation, die erkannte, daß der von den Sowjets beherrschte WGB unter dem Vorwand scheinbar lobenswerter Zusammenarbeitsbestrebungen beabsichtigte, die Berufssekretariate in Tat und Wahrheit dem Willen der Kominform zu unterwerfen. Nach dem Osloer Kongreß verschwand die Frage der Beziehungen zum WGB von den Tagesordnungen beinahe aller beteiligten internationalen Organisationen. Der Osloer Kongreß hatte die Gefahr klar erkennen lassen. Es ist bezeichnend, daß innerhalb von sechs Monaten die entscheidende Auseinandersetzung im WGB stattfand und eine neue, freie Weltgewerkschaftsbewegung Gestalt anzunehmen begann.

Seit der russischen Revolution von 1917 hat sich der — allerdings schwache und nun im Verschwinden begriffene — Glaube erhalten, daß die organisierten Arbeiter mit der kommunistischen Bewegung grundlegende Interessen gemeinsam haben, auch wenn sie nicht notwendigerweise mit der kommunistischen Ideologie liebäugeln. Diese idealistische Auffassung gründete sich zweifellos auf die tiefe und aufrichtige Überzeugung, daß die Solidarität der Arbeiterklasse für den sozialen Fortschritt wesentlich ist. Es liegt eine Tragik darin, daß sich im Laufe der Zeit herausgestellt hat, daß dieses große Ideal mißbraucht worden ist. Die Kommunisten haben den tief wurzelnden Glauben zur Förderung ihrer Weltherrschaftspläne ausgenutzt.

Die Haltung und die Handlungen der Sowjetvertreter in den Organen des WGB haben in den Köpfen all derer, die gewohnt sind, frei ihre Meinung zu äußern, ob diese zustimmend oder ablehnend sei, über die wahren Beweggründe der Sowjets Klarheit geschaffen. Sie haben gezeigt, daß die Weltgewerkschaftsbewegung, wenn es nach dem Willen der Sowjetvertreter gegangen wäre, sich nicht um die Erfüllung traditioneller Gewerkschaftsbestrebungen gekümmert hätte. Es lag ihnen nicht daran, die wirtschaftliche und soziale Lage der Arbeiter der Welt ohne Rücksicht auf das politische Regime, unter dem sie leben, zu verbessern. Es lag ihnen nicht am materiellen, sozialen und geistigen Fortschritt der Arbeiter. Und es lag ihnen auch nicht daran, der Arbeit mehr Würde zu verleihen und dafür zu sorgen, daß die organisierte Arbeiterschaft den ihr in einer aufgeklärten Gesellschaft zukommenden Platz einnimmt.

Den Sowjetvertretern war es bloß darum zu tun, die Interessen Sowjetrußlands zu fördern, die in klarem Gegensatz zu all dem stehen, wofür die Gewerkschaftsbewegung in der Vergangenheit eingetreten ist und wofür sie bereit ist, auch in der Zukunft Opfer zu bringen. Die Sowjets scheuten sich nicht, die Arbeiter in irgendeinem Teile der Welt zu mißbrauchen, wenn sie glaubten, dadurch ihrer machiavellistischen Doktrin Vorschub leisten zu können. Mit andern Worten, die Sowjets beabsichtigen, den WGB als Mittel zur Weltherrschaft zu benutzen. Nach wiederholten Versuchen, auf einer Grundlage der Freundschaft und Offenheit mitzuarbeiten, sahen sich die freien Gewerkschaften zu der Einsicht gezwungen, daß der WGB infolge der von den Vertretern der Sowjets und ihrer Satelliten verfolgten Politik in der Erfüllung einer großen Idee versagt hatte. Die weitere Entwicklung ist bekannt, weshalb wir hier darauf nicht einzugehen brauchen

Zusammenarbeit. Es sei nicht die Absicht der IBS, sich in die Verwaltung des IBFG einzumischen oder sich mit Problemen zu befassen, die Sache dieser Organisation sind. Dasselbe müsse aber auch umgekehrt gelten. Die Lösung wäre wahrscheinlich gegenseitige Vertretung in leitenden Organen und Ausschüssen. Dies sei eine Sache für Besprechungen. Eine Lösung lasse sich gewiß leicht finden. Die Zusammenarbeit sollte sich, wenigstens im Anfang, auf Probleme gegenseitigen Interesses beschränken, wie Propaganda, regionaler Aufbau und Vertretung in zwischenstaatlichen Organisationen und Organen. Der IBFG beabsichtige, die IBS zu einer Tagung gegen Ende Februar oder anfangs März einzuladen. Er hege die Hoffnung, daß die Vorschläge von allen Beteiligten angenommen würden. Es gebe noch ein weiteres Gebiet der Zusammenarbeit, nämlich das der Dokumentation. Bisher gebe es noch kein System, das den Vergleich zwischen Lebensstandards ermögliche. Zunächst müßte eine allgemeine Untersuchung durchgeführt werden, wonach die Arbeits- und Lebensbedingungen in verschiedenen weltweiten Industrien erforscht werden könnten. Zur Lösung dieser Aufgabe könnten die IBS einen sehr bedeutenden Beitrag leisten. Zum Abschluß sagte Oldenbroek, daß die Politik in wenigen Worten ausgedrückt werden könne, nämlich: Wahrung der Unabhängigkeit, und Einrichtung einer Zusammenarbeit, wo diese im Interesse aller liegt.“

Das Exekutivkomitee stimmte der in dieser Weise umschriebenen Politik zu und drückte die Hoffnung aus, daß sie zur Politik aller IBS werden möge.

Erste Verhandlungen, März 1950

Der von den IBS am 8. Dezember 1949 eingesetzte Verhandlungsausschuß nahm an Besprechungen mit dem Kleinen Ausschuß des IBFG am 17. März 1950 teil. Der Vorschlag, daß die IBS im Kleinen Ausschuß des IBFG, in dessen Exekutivausschuß und Generalrat und auf seinem Kongreß vertreten sein sollen, fand allgemeine Zustimmung. Es wurde vereinbart, daß die IBS im Kleinen Ausschuß, Exekutivausschuß und Generalrat durch ihren Koordinationsausschuß gemeinschaftlich vertreten sein sollten. Alle IBS sollten das Recht direkter Vertretung auf dem Kongreß des IBFG besitzen. Einige wenige Verhandlungsteilnehmer schlugen vor, daß den IBS Einzelvertretung im Generalrat eingeräumt werden sollte, doch wurde die Sache nicht weiter verfolgt. Es wurde bestimmt, daß die Vertreter der IBS in allen Fällen an den Besprechungen in beratender Eigenschaft teilnehmen werden. Andererseits soll der IBFG die Möglichkeit der Vertretung, in beratender Eigenschaft, auf den Sitzungen des Koordinationskomitees erhalten, wie auch auf den Vollkonferenzen der IBS.

Es wurde ebenfalls vereinbart, daß zur Lösung von Fragen, die eines oder mehrere IBS einzeln interessieren, jedoch nicht die IBS insgesamt, der IBFG direkt mit jenen IBS in Verbindung treten wird, ohne sich an den Koordinationsausschuß der IBS zu wenden. Ein Beispiel dafür ist die Beförderung von Waffen, eine Frage allgemeinen Interesses, an der nur ein IBS, das der Transportarbeiter, beteiligt ist.

Schließlich war man der Auffassung, daß Vertretung in beratender Eigenschaft nicht in allen Fällen ausreichen würde und daß sich Fälle

Man muß sich bewußt sein, daß die Kommunisten sich durch Rückschläge und Mißerfolge nicht abschrecken lassen. Sie waren entschlossen, die ITF wie auch andere internationale Gewerkschaftsorganisationen zu absorbieren. Da ihnen dies nicht gelungen ist, haben sie den Angriff auf ein anderes Feld getragen. Sie haben versucht, sich der Hafentarbeiter und Seeleute zu bedienen, um in Häfen und Schifffahrt Verwirrung hervorzurufen, was nach ihren Überlegungen die Ausführung ihrer Absichten erleichtert hätte.

Die von den Führern des Kanadischen Seeleuterverbandes verursachte Arbeitsstockung war ein schlagendes Beispiel dafür, wieviel Unheil von einer kleinen Zahl von kommunistischen Mitläufern unter tatkräftiger Leitung angerichtet werden kann. Gewerkschaftliche Forderungen hatten mit der Auseinandersetzung nichts zu tun, woraus nur der Schluß gezogen werden kann, daß ihr ein verwerflicher Beweggrund zugrunde lag. Es war dies kein anderer als die Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Aufstiegs, der sich in Großbritannien anzeigte. Daß ein Agent des Kanadischen Seeleuterverbandes mit kommunistischen Elementen in britischen Häfen während Monaten im voraus konspirierte, beweist dies zur Genüge. Ähnliche Motive müssen der Welle kommunistisch inspirierter Zwischenfälle zugeschrieben werden, die sich später in verschiedenen Häfen Westeuropas ereigneten. Der ganze Angriff an der Wasserkante bezweckte zur Hauptsache ganz offenkundig zweierlei, nämlich, zunächst die wirtschaftliche Wiederaufrichtung Europas zu verzögern und alsdann, das Entladen der Waffensendungen amerikanischer Herkunft zu verhindern, die allein Westeuropa in die Lage versetzen, einen bewaffneten Angriff erfolgreich abzuwehren.

Diese Ereignisse haben bewiesen, daß der Gegenangriff der ITF gegen die umstürzlerischen Bestrebungen der Kommunisten nicht zu früh ausgelöst worden ist. Genaue Einzelheiten darüber können aus offensichtlichen Gründen nicht bekanntgegeben werden, doch ist aus den folgenden Seiten ersichtlich, daß die Ausarbeitung und Durchführung der Pläne ein fortgeschrittenes Stadium erreicht hat.

Vergangenheit und Zukunft

Der politische und wirtschaftliche Hintergrund, gegen den die zwei Jahre Tätigkeit der ITF betrachtet werden, kann nicht als großen positiven Leistungen zuträglich betrachtet werden. Doch obwohl viel Zeit und Kraft auf die Abwehr von Gefahren verwendet werden mußte, die uns von außen drohten, ist die ITF den Zielen, die sie sich gesetzt hat, auf manchem Gebiet bedeutend näher gerückt.

Die ITF ist berufen, auch in Zukunft eine große Rolle zu spielen. Ihr Fortbestand als freie Organisation, in der die Transportarbeiter der freien Demokratien zusammengeschlossen sind, ist von überragender Bedeutung. Daß die ITF aus der Vergangenheit unverehrt, mit ungeschmälerter Macht und unvermindertem Ansehen hervorgegangen ist, ist in nicht geringem Maße der tatkräftigen, klugen und erfolgreichen Leitung J. H. Oldenbroeks zuzuschreiben. Die ITF hat es weitgehend ihm zu verdanken, wenn sie gewachsen ist und heute größeren Einfluß besitzt als je in ihrer langen Geschichte. Der Kampf um die Selbstbehauptung ist jedoch noch nicht vorüber. Die Gegner der ITF werden keine Anstrengung scheuen, um unsere Organisation zu zerstören, nachdem es ihnen nicht gelungen ist, sie zu erobern.

einstellen könnten, in denen es sich als notwendig erweist, eine Vereinbarung zwischen dem IBFG und der Gesamtheit der IBS auszuarbeiten. Um einer solchen Lage gerecht zu werden, wurde die Einberufung eines gemeinsamen beratenden Ausschusses angeregt.

Das Ergebnis der Verhandlungen vom 17. März 1950 wurde vom Präsidenten des IBFG, P. Finet, wie folgt zusammengefaßt:

1. *Alle Delegierten zeigten sich bestrebt, eine wirksame Form der Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS herbeizuführen.*
2. *Diese Zusammenarbeit würde die Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate wie auch die Vorrechte des IBFG auf dem Gebiet der allgemeinen Gewerkschaftspolitik anerkennen.*
3. *Die zu treffenden Vorkehrungen zur Zusammenarbeit würden gegenseitige Vertretung in den leitenden Organen des IBFG auf beratender Grundlage vorsehen. Die IBS-Vertreter in diesen Organen würden für alle IBS sprechen. Der IBFG wäre auf den Tagungen des IBS-Koordinationsausschusses und den allgemeinen Konferenzen der IBS vertreten. Die Möglichkeit direkter Beziehungen zwischen dem IBFG und einzelnen IBS bliebe gewahrt.*
4. *Ein bestimmter Vorschlag in bezug auf die Zahl der Delegierten soll im gegenwärtigen Augenblick nicht gemacht werden. Die IBS werden sich über diesen Punkt besprechen.*
5. *Der vorgeschlagene gemeinsame beratende Ausschuss soll kein ständiges Organ sein, das regelmäßig zusammentritt, sondern sollte lediglich dann einberufen werden, wenn dies zur Besprechung von besonderen Problemen oder Interessen notwendig ist.*

In einer von den IBS und dem IBFG gemeinsam herausgegebenen Presseerklärung wurde die Lage wie folgt dargestellt:

„Am Vormittag des 17. März fand eine Zusammenkunft des Kleinen Ausschusses der IBFG mit einer Delegation der Internationalen Berufssekretariate statt, auf der ein Einverständnis erzielt wurde über die Grundlage einer gegenseitigen Zusammenarbeit bei der Verfolgung gemeinsamer Ziele. Beide Verhandlungspartner erklärten, als einzige internationale Gewerkschaftsbewegung handeln zu wollen.

Die Vereinbarung bedarf der Bestätigung durch den Generalrat des IBFG und die leitenden Organe der verschiedenen Internationalen Berufssekretariate. Die Tagung wickelte sich jedoch in einer Atmosphäre ab, die diese Bestätigung als eine Selbstverständlichkeit erscheinen läßt. Es bestand Übereinstimmung über die Befolgung einer gemeinsamen Politik in Gewerkschaftsangelegenheiten. Die Selbständigkeit der verschiedenen Organisationen bleibt unangetastet. Vorgesehen ist eine gegenseitige Vertretung in den leitenden Organen der betreffenden Organisationen. Es wird erwartet, daß in der Zusammenarbeit, die sich aus der Vereinbarung ergibt, die Betonung bei den praktischen Ergebnissen liegen wird.“

Endgültige Vorschläge der IBS

Am 27. und 28. April 1950 hielten die IBS eine Vollkonferenz im Haag ab, auf der das Ergebnis der Verhandlungen vom 17. März in Brüssel erörtert wurde.

Wachsamkeit ist ein kleiner Preis für die Bewahrung der Freiheit. Wir müssen auf unserer Hut sein; denn der WGB wird erneut versuchen, die Transportarbeiter in Abenteuer zu stürzen, die seinen kommunistischen Herren Gewinn bringen sollen. Die Aussichten derer, die sich von solchen Manövern täuschen lassen, werden nicht gerade rosig sein. Die Ideale der Freiheit und Demokratie und die Organisationen, die ihr Recht des freien Zusammenschlusses hochhalten, sind aber nicht nur vom Kommunismus bedroht, sondern auch von dessen Zwillingbruder — dem Faschismus. Der Faschismus ist immer noch an der Macht in Spanien und Portugal. Er ist eine Krankheit, die auch gewisse Diktaturen in Südamerika befallen hat. Auch darf nicht außer acht gelassen werden, daß nicht alle deutschen Faschisten dasselbe Los ereilte wie Hitler.

In manchen Ländern arbeiten die Mitglieder angeschlossener Organisationen unter Verhältnissen, die verbessert werden können und verbessert werden müssen. In der Regel erweisen sich die Arbeitgeber als verständig und großzügig, wenn die Macht der gewerkschaftlichen Organisation auf sie einwirkt. Starke Landesgewerkschaften sind eine wesentliche Vorbedingung eines geordneten Fortschritts. Die menschliche Gesellschaft hat aber eine Entwicklungsstufe erreicht, die erfordert, daß starke, leistungsfähige internationale Organisationen sich mit den Auswirkungen unaufhörlicher Veränderungen wirksam befassen. Die Transportarbeiter müssen durch ihre Gewerkschaften und die ITF einen größeren Einfluß auf die Entwicklung ihres so lebenswichtigen Wirtschaftszweiges ausüben, damit diese sich in gesunden Bahnen bewegt.

Die ITF hat eine fortgeschrittene Organisationsform entwickelt, doch sind Verbesserungen immer noch möglich. Eine weitere Förderung des Zusammenschlusses in regionalen Zweigorganisationen drängt sich auf. Regionaler Aufbau ermöglicht der ITF, den Transportarbeitern, denen immer noch starke und leistungsfähige Organisationen fehlen, hilfreich an die Hand zu gehen. Die in ewigem Fluß befindlichen Verhältnisse erfordern Voraussicht und Einbildungskraft als Voraussetzung der wirksamen Hilfeleistung an diese Transportarbeitergruppen.

Schlußbetrachtungen

Die freien Gewerkschaften der Welt sind nun durch ihre Landeszentren im Internationalen Bund Freier Gewerkschaften zusammengeschlossen. Der IBFG verfolgt auf dem Gesamtgebiete des wirtschaftlichen und sozialen Lebens dieselben Ziele wie die Internationalen Berufssekretariate auf dem enger begrenzten Feld ihrer Wirtschaftszweige. Der IBFG und die IBS schreiten in derselben Richtung voran und stehen einander mit allen ihren Kräften bei. Die ITF, die ein wesentliches Bindeglied der Weltwirtschaft vertritt, ist berufen, in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine hervorragende Rolle zu spielen.

Die großen, von Edo Fimmen begründeten und von seinem Nachfolger Oldenbroek so geschickt fortgeführten Traditionen der ITF hätten nicht aufrecht erhalten werden können ohne den Idealismus, die nie schwankende Loyalität, Solidarität und die aufopfernde Mitarbeit der angeschlossenen Verbände, ihrer leitenden Funktionäre und ihrer Mitglieder.

Die ITF war vertreten durch die Kollegen G. Joustra, Mitglied des Exekutivkomitees; P. de Vries, Präsident des Holländischen Verbandes der Marineoffiziere; Laan Sr., Präsident des Holländischen Transportarbeiterverbandes; und O. Becu, amtierender Generalsekretär.

Der Generalsekretär des IBFG, Kollege J. H. Oldenbroek, wohnte der Konferenz bei und beteiligte sich an der Aussprache.

Unter den IBS herrschte Einmütigkeit über ihre gemeinsame Vertretung in den verschiedenen Organen des IBFG durch ihren Koordinationsausschuß, mit der Ausnahme des Kongresses, zu dem sie einzeln eingeladen zu werden wünschten.

In einem Schreiben an den IBFG, datiert vom 2. Mai 1950, faßte der Sekretär des Koordinationsausschusses die Vorschläge wie folgt zusammen:

- „1. Zwei IBS-Vertreter würden in beratender Eigenschaft an den Sitzungen Ihres Exekutivausschusses teilnehmen;*
- 2. Fünf IBS-Vertreter würden in beratender Eigenschaft an den Sitzungen Ihres Generalrates teilnehmen;*
- 3. die Internationalen Berufssekretariate würden einzeln zur Teilnahme, in beratender Eigenschaft, an Ihrem zweijährlichen Kongreß eingeladen;*
- 4. einer der beiden IBS-Vertreter in Ihrem Exekutivausschuß würde in beratender Eigenschaft an den Sitzungen ihres Kleinen Ausschusses teilnehmen.“*

Der Vorschlag unter 2. fand zunächst nicht die Zustimmung des Generalsekretärs des IBFG. Er hatte daran gedacht, alle IBS zur Teilnahme an den Sitzungen des Generalrates des IBFG einzuladen, nicht bloß eine vom Koordinationsausschuß ernannte Delegation. Er wurde darauf aufmerksam gemacht, daß ein solches Verfahren die Rolle und Bedeutung des Koordinationsausschusses der IBS beträchtlich verringern würde. Der Generalrat würde überdies einen Umfang annehmen, den der IBFG selbst unpassend finden könnte.

Die von der Haager Konferenz der IBS angenommenen Vorschläge wurden (im Schreiben des Sekretärs des Koordinationsausschusses) folgendermaßen erläutert und ergänzt:

„Die Konferenz bekannte sich zu der Auffassung, daß, im allgemeinen, die Anwesenheit der IBS-Vertreter auf Ihren Sitzungen lediglich während der Besprechung von Gegenständen, an denen die Internationalen Berufssekretariate unmittelbar oder mittelbar interessiert sind, notwendig wäre.

Die Konferenz war auch einig darüber, daß unsere kollektive Vertretung den IBFG nicht verhindern würde, mit einzelnen Internationalen Berufssekretariaten direkte Beziehungen zu unterhalten und sie zu seinen Sitzungen einzuladen, wenn Gegenstände besprochen werden, die sich auf eine oder wenige Industrien beziehen, an denen nur die betreffenden einzelnen IBS interessiert sind.

Der Koordinationsausschuß der IBS, der nach der allgemeinen Konferenz zusammentrat, beschloß, Sie von folgenden Beschlüssen in Kenntnis zu setzen:

Unser ist eine große Organisation. Wir stehen vor großen Problemen, doch besitzen wir die Organisation, den Mut und die Fähigkeit, mit ihnen fertig zu werden, was immer die Zukunft bringen mag.

Möge der Kongreß, wenn er über die Tätigkeit der Jahre 1948 und 1949 sein Urteil fällt, in unmißverständlicher Weise zum Ausdruck bringen, daß die angeschlossenen Organisationen entschlossen sind, den Namen der ITF in der Zukunft, falls dies überhaupt möglich ist, heller leuchten zu lassen als je in der Vergangenheit.

1. Der Vorsitzende und der Sekretär des Koordinationsausschusses, O. Becu und M. C. Bolle, werden zu Vertretern auf den Sitzungen Ihres Exekutivausschusses ernannt;
2. Zu den fünf IBS-Delegierten an den Sitzungen Ihres Generalrates werden bestimmt: Der Vorsitzende und der Sekretär des IBS-Koordinationsausschusses und drei seiner Mitglieder, nämlich R. Coppock (Internationale Föderation der Bau- und Holzarbeiter), Sir Will Lawther (Internationale Bergarbeiterföderation) und E. J. Poulsen (Internationaler Verband der Arbeiter in der Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie);
3. Entweder der Vorsitzende oder der Sekretär des IBS-Koordinationsausschusses wird an den Sitzungen Ihres Kleinen Ausschusses teilnehmen.

Die Konferenz begrüßte die Anwesenheit ihres Generalsekretärs, J. H. Oldenbroek, und war interessiert, die von ihm in ihrem Namen ausgedrückten Auffassungen über die Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS und die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit zwischen den beiden Sektoren der Gewerkschaftsbewegung anzuhören und zu besprechen. Es wurde beschlossen, seine Anregungen baldigst zu behandeln, um bereit zu sein, mit Ihnen in einem geeigneten Zeitpunkt die Vorschläge zu besprechen, die Sie uns zu unterbreiten wünschen, in bezug auf Aufgaben, die wir, nach Ihrer Auffassung, gemeinsam durchzuführen haben.

Ich möchte zum Schlusse der Befriedigung der Konferenz über die engen und herzlichen Beziehungen Ausdruck geben, die damit zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten eingerichtet werden. Unter den Internationalen Berufssekretariaten herrscht der einmütige Wunsch, mit Ihnen im Geiste des Verstehens und der Freundschaft zur Erreichung unserer gemeinsamen Ziele zusammenzuarbeiten, als Vertreter der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung der Welt.“

Die Beschlüsse des IBFG

Die Vorschläge wurden vom Exekutivausschuß des IBFG auf seiner Tagung vom 26. und 27. Mai 1950 behandelt, an dem der Vorsitzende und der Sekretär des Koordinationsausschusses der IBS teilnahmen.

Sämtlichen Vorschlägen der IBS wurde zugestimmt. Die Frage der Vertretung der IBS auf Sitzungen des Generalrates des IBFG wurde auf die Weise geregelt, daß beide Parteien dem Vorschlag zustimmten, daß der Koordinationsausschuß durch fünf Delegierte vertreten ist, der IBFG jedoch jedes IBS einzeln einlädt. Der IBFG wird den Umfang der Vertretung der IBS auf dem Kongreß des IBFG festlegen; der Koordinationsausschuß schlägt ein Minimum von einem Delegierten je IBS mit einer Mitgliederzahl vor, die eine Million nicht übersteigt, zwei Delegierte bei mehr als einer Million, jedoch nicht mehr als drei Millionen, und drei Delegierte bei mehr als drei Millionen Mitglieder.

Zusammenarbeit bei der Schaffung regionaler Einrichtungen

Der IBFG hat beschlossen, regionale Sekretariate zu errichten, die sich mit den Interessen des IBFG aber auch der IBS in den verschiedenen Teilen der Welt befassen werden. Genaue Bestimmungen sind nötig, um die Verpflichtungen dieser Sekretariate dem IBFG und den

I. Angeschlossene Organisationen und Propaganda

Mitgliedschaft

Am 31. Dezember 1949 gehörten der ITF insgesamt 132 Organisationen aus 47 verschiedenen Ländern an. Die Zahl der angeschlossenen Transportarbeiter betrug 4 674 550. Zwei oder drei dieser Organisationen vertraten eine weitere Zahl von Transportarbeitern, die sie aus dem einen oder anderen Grunde uns nicht anschließen konnten. Dieser zusätzliche Mitgliederbestand umfaßte ungefähr 550 000 Transportarbeiter, welche die ITF tatsächlich auf internationalem Gebiete vertrat. Weitere fünf Organisationen mit insgesamt 85 000 Mitgliedern sind der ITF seit Ende 1949 neu beigetreten. Der Gesamtmitgliederbestand der ITF betrug somit zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes 5 309 550.

Allerdings müssen einige Abzüge gemacht werden, wenn man ein wirklichkeitstreuere Bild erhalten will. Es gibt nämlich eine Reihe von Organisationen, mit denen die Beziehungen infolge politischer und anderer Umstände unterbrochen worden sind. Wieder andere haben während der Berichtszeit keine Beiträge bezahlt, während drei Gewerkschaften suspendiert worden sind und dem Kongreß zum Ausschluß empfohlen werden. Diese machen zusammen 723 500 Mitglieder aus, die von obiger Zahl abgezogen werden müssen, wenn man erhalten will, was man die tatsächliche Gesamtmitgliederzahl nennen könnte. 399 000 der 723 500 gehören jedoch Organisationen an, die mit der ITF, obschon sie — hauptsächlich wegen finanziellen Schwierigkeiten — während der Berichtszeit keine Mitgliederbeiträge entrichtet haben, auf bestem Fuße stehen und voraussichtlich gelegentlich ihre Mitgliedschaft auf eine effektive Basis stellen werden. Die Zahl der Mitglieder, die vermutlich abzuschreiben ist, beträgt somit höchstens 324 500.

Es muß berücksichtigt werden, daß einige der oben erwähnten 132 Organisationen Gewerkschaftskartelle sind, so daß die tatsächliche Anzahl der vertretenen Einzelgewerkschaften bedeutend größer ist als angegeben.

Beitritte

Folgende Organisationen wurden im Laufe der Jahre 1948 und 1949 in die ITF aufgenommen:

April 1948

- Französischer Force Ouvrière-Eisenbahnverband
- Französischer Force Ouvrière-Seeleuteverband
- Französischer Force Ouvrière-Hafenarbeiterverband
- Französischer Force Ouvrière-Transportarbeiterverband
- Französische Gewerkschaft des Personals des Verkehrsministeriums
- Chileanischer Eisenbahnverband
- Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
- Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, britische Zone

IBS gegenüber zu definieren, wie auch die Dienstleistungen, welche die IBS erwarten können. Die Frage der Aufteilung der Kosten der einzelnen Sekretariate zwischen dem IBFG und den beteiligten IBS bedarf ebenfalls einer Lösung.

Besprechungen über diese Fragen haben bereits begonnen. Vertreter des IBFG und der IBS sind dabei, Satzungen zu studieren, die der Tätigkeit der regionalen Sekretariate zugrunde gelegt werden und bestimmen sollen, in welcher Weise der IBFG und die IBS gemeinsam ihre Oberaufsicht über die regionalen Sekretariate ausüben.

Das erste regionale Sekretariat soll in Neuyork errichtet werden. Unter seinen Aufgaben stehen an hervorragender Stelle die Beziehungen mit dem Wirtschafts- und Sozialrat der VN und seinen verschiedenen Ausschüssen.

Schlußfolgerungen

Es besteht allgemeines Einverständnis über folgende Punkte:

1. Die Gemeinsamkeit ihrer Ziele und Interessen verlangt, daß die IBS und der IBFG gemeinsam handeln und, wenn auch nicht eine einzige Organisation, so doch eine einzige Bewegung bilden und auf diese Weise sich bemühen, ihre gemeinsamen Ziele zu verwirklichen.

2. Zu diesem Zweck sollten sie Einrichtungen zur ständigen Fühlungnahme und Beratung schaffen. Diese sollten die Form gegenseitiger Vertretung in den leitenden Organen der beiden Partner annehmen.

3. Der Koordinationsausschuß sollte die IBS kollektiv im kleinen Ausschuß, Exekutivausschuß und, falls die IBS dies so wünschen, auch im Generalrat des IBFG vertreten, während der IBFG im Koordinationsausschuß der IBS und auf den allgemeinen Konferenzen der IBS vertreten sein sollte. Dabei würden die Vertreter der IBS im einen und die des IBFG im anderen Fall in beratender Eigenschaft auftreten.

4. Die IBS sollen auf dem Kongreß des IBFG vertreten sein. Jedes IBS sollte dieses Recht einzeln ausüben, d. h. seine eigenen Delegierten bestimmen, während der IBFG zur Teilnahme an den Kongressen der verschiedenen IBS und anderer von den IBS veranstalteter Konferenzen eingeladen wird, die sich mit Fragen befassen, die für den IBFG von Interesse sind.

5. Der IBFG sollte mit einzelnen oder mehreren IBS über Angelegenheiten gemeinsamen Interesses, die die IBS als Gruppe nicht berühren, sondern lediglich eines oder mehrere der IBS, direkt verhandeln.

6. In Fällen, in denen ein Einverständnis zwischen dem IBFG und den IBS in Angelegenheiten allgemeinen Interesses wünschbar, durch die Methode der gegenseitigen Vertretung aber nicht erzielbar ist, würden Besprechungen und nötigenfalls auch Verhandlungen durch die Vermittlung eines gemeinsamen beratenden Ausschusses stattfinden, der sich aus Vertretern des IBFG und des Koordinationsausschusses der IBS zusammensetzt.

7. Der IBFG und die IBS sollten gemeinsam regionale Sekretariate betreiben, die ihre Beziehungen mit den angeschlossenen Organisationen stärken, das Interesse der den IBS nicht angeschlossenen Organisationen wecken und Beziehungen mit offiziellen internationalen Körperschaften aufrecht erhalten, mit denen der IBFG bzw. die IBS zu tun haben.

Juli 1948

Französischer Offiziersverband der Handelsflotte
Schottische Fuhrleute- und Kraftfahrervereinigung
Kraftfahrergewerkschaft von Port Said (Ägypten)
Kraftfahrergewerkschaft von Zagazig (Ägypten)

November 1948

Indischer Landesverband der Hafenarbeiter
Seeleutegewerkschaft für British Guayana und Westindien

Mai 1949

Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für das
Vereinigte Wirtschaftsgebiet (jetzt: für die Deutsche Bundesrepublik)
Eisenbahnerverband von Ecuador
Griechischer Seeleuteverband
Argentinisches Seeleute- und Hafenarbeiterkartell

Oktober 1949

Gesamtverband der Öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie
des Transportes Groß-Berlin
Gewerkschaft der Seeleute in der Küstenfahrt (Bombay)
Hafenarbeitergewerkschaft von Guayaquil (Ecuador)
Landesverband der Italienischen Eisenbahner
Verband der Transportarbeiter Pakistans
Uruguayischer Eisenbahnerverband
Verband der Funkoffiziere der USA
Vereinigung der Flugzeugführer der Fluggesellschaften der USA
Kubanischer Landesverband der Transportarbeiter
Kubanischer Landesverband des Luftfahrtpersonals
Kubanischer Eisenbahnerverband
Kubanischer Seeleute- und Hafenarbeiterverband
Schweizerischer Verband des Personals Öffentlicher Dienste,
Sektion Luftverkehr

Dezember 1949

Transportarbeitersektion des Schwedischen Verbandes der Büro-
und Handelsangestellten
Japanischer Seeleuteverband
Japanischer Landesverband der Eisenbahner
Japanischer Verband des Reisebüropersonals
Bund der japanischen Taxichauffergewerkschaften
Bund der japanischen Gemeindetransportarbeitergewerkschaften

Einige der Neuanschlüsse bedürfen des Kommentars:

Argentinien. — Die *Federación Obrera Marítima* (Föderation der Seeleute) der Argentinischen Republik war der ITF vor dem Kriege angeschlossen. Während des Krieges besaßen wir mit ihr jedoch sozusagen keine Beziehungen; im Juni 1948 wurden solche wieder aufgenommen, und zwar mit dem *Sindicato Obreros Marítimos Unidos* (Vereinigte Seeleutegewerkschaft), das aus der im November 1947 vorgenommenen Verschmelzung der Föderation mit der *Unión Obrera Marítima* (Seeleuteunion) hervorgegangen war. Die Vereinigte Seeleutegewerkschaft hat unseren Osloer Kongreß mit zwei Delegierten beschildet.

In der Zwischenzeit war, und zwar im Februar 1947, eine *Confederación General de Gremios Marítimos y Afines* (Seeleute- und Hafen-

Angesichts des Versprechens des IBFG, die Selbständigkeit der IBS in bezug auf ihre interne Leitung und Verwaltung und in bezug auf ihr Tätigkeitsgebiet zu achten, und angesichts der Entschlossenheit der IBS, in gleicher Weise die Unabhängigkeit des IBFG anzuerkennen, ist das Exekutivkomitee der ITF der Auffassung, daß die Lage so ist, wie sie sein sollte. Das Exekutivkomitee empfiehlt dem Kongreß, seine Auffassung über die Beziehungen zum IBFG ausdrücklich festzulegen und unterbreitet daher folgenden Entwurf einer EntschlieÙung, die den Standpunkt der ITF definiert:

Vorentwurf einer EntschlieÙung über die Beziehungen zum IBFG

(zur Unterbreitung an den Kongreß im Namen des Exekutivkomitees)

Da die der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Ländern mit den freien Gewerkschaften der Arbeiter anderer Industrien zur Verwirklichung gemeinsamer Ziele zusammenarbeiten;

da die Mitgliedsverbände der ITF diese Zusammenarbeit auf das internationale Gebiet auszudehnen wünschen;

da die Landeszentralen der freien Gewerkschaften in beinahe allen demokratischen Ländern im IBFG zusammengeschlossen sind, der dieselben Methoden anwendet und auf seinem eigenen Gebiete dieselben Ziele verfolgt wie die ITF;

da es wünschenswert ist, daß die ITF zur Förderung ihrer eigenen Interessen, wie auch derjenigen der freien Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen, mit dem IBFG Hand in Hand arbeitet;

da der IBFG mit den IBS Abmachungen zu treffen wünscht, die die wirksamste Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage gewährleisten, sowie Abmachungen über gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Organisierung;

erklärt der Kongreß, daß die ITF das Bestreben des IBFG teilt und daß, sofern ein weiterer Kongreß nicht anders beschließt, die Grundlage der Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG die des Zusammenschlusses und der Zusammenarbeit auf dem FuÙe der Gleichberechtigung und in gegenseitiger Achtung der Selbständigkeit sein muß, wie auch die der gegenseitigen Hilfeleistung bei der Wahrnehmung und Förderung gemeinsamer Interessen.

Der Kongreß begrüÙt daher die Initiative des IBFG zur Schaffung von Einrichtungen zur Zusammenarbeit mit den IBS und gibt seiner Befriedigung über das rasche und im Geiste der Freundschaft und des Aufbaus stehende Handeln des IBFG Ausdruck;

billigt die Beibehaltung des Koordinationsausschusses der IBS zum Zwecke ihrer gemeinsamen Vertretung in den leitenden Organen des IBFG;

billigt die Haltung der Vertreter der ITF in den Besprechungen unter den IBS und in den Verhandlungen mit dem IBFG;

drückt die Hoffnung aus, daß die Einrichtungen zur gegenseitigen Beratung, die gebildet worden sind, reibungslose und tatkräftige Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS als Gruppe, und, soweit nötig, zwischen dem IBFG und der ITF gewährleisten werden; und

arbeiterkartell) gegründet worden. Beide oben erwähnten Organisationen traten ihm bei und gehörten ihm auch nach der Verschmelzung weiterhin an.

Das Kartell ersuchte um Aufnahme in die ITF und wurde im Mai 1949 aufgenommen. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

- Vereinigung der Flußkapitäne und -lotsen
- Gewerkschaft der Paraná-Lotsen
- Gewerkschaft der Leichterkapitäne
- Zentralverband der Seekapitäne und Offiziere der Handelsmarine
- Zentralverband der Zahlmeister
- Zentralverband der Maschinisten
- Zentralverband der argentinischen Funker
- Bund der Lotsen
- Vereinigte Seeleutegewerkschaft
- Vereinigung der Kapitäne, Küstenkapitäne und Lotsen des oberen Paraná
- Argentinische Vereinigung des Personals der Handelsmarine
- Zentralverband der Vorarbeiter und Tallyleute im Dienste der Reeder und Schifffahrtsagenten (Buenos Aires)
- Kohlentrimmergewerkschaft von Buenos Aires
- Vereinigung der Stauer-Vorarbeiter im Hafen von Buenos Aires
- Vereinigung der Vorarbeiter im Hafen von Rosario

Frankreich. — Die erste Spaltung in der französischen Gewerkschaftsbewegung ereignete sich 1921. Damals spalteten sich die Kommunisten ab und bildeten die Confédération Générale du Travail Unitaire als Rivalin der alten Confédération Générale du Travail. Während der folgenden fünfzehn Jahre besaß jeder der beiden Gewerkschaftsbünde in allen Wirtschaftszweigen seine eigenen Gewerkschaften. Sie bekämpften einander erbittert, doch erwies sich die alte CGT als die Stärkere.

Im Jahre 1935 vereinigten sich die beiden Organisationen unter dem Drucke der politischen Ereignisse (Bildung der „Volksfront“). Der alte Name der CGT wurde beibehalten; alle rivalisierenden Gewerkschaften wurden miteinander verschmolzen. In der CGT und allen ihr angeschlossenen Gewerkschaften waren die Kommunisten eine zahlenmäßig schwache Minderheit.

Im Jahre 1939 schuf der Ribbentrop-Molotow-Pakt schärfste Spannung zwischen den Führern der alten CGT und den Kommunisten. Der Kriegsausbruch führte zur Entfernung der Kommunisten aus leitenden Stellungen der CGT und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften.

Während des Krieges kamen die Widerstandskämpfer der CGT und die Kommunisten wiederum zusammen. 1944, nach der Befreiung Frankreichs, nahmen die CGT und ihre angeschlossenen Verbände wiederum ihre Vorkriegszusammensetzung an, jedoch mit stark vergrößertem Einfluß der Kommunisten in der Leitung. Die Nichtkommunisten erkannten bald, daß die Kommunisten planten, die Gewerkschaften völlig in ihre Hand zu bekommen. Sie ließen deshalb die (während der Widerstandszeit gebildeten) „Force-Ouvrière“-Gruppen weiterbestehen, um die kommunistischen Absichten durchkreuzen zu können. Dank ihrer Disziplin, ihres Zusammenhanges und ihrer Rücksichtslosigkeit erwiesen sich die Kommunisten als die besseren Pläneschmiede, und es gelang ihnen, die An-

versichert den IBFG der rückhaltlosen Unterstützung der freien Transportarbeitergewerkschaften bei der Verteidigung der freien Gewerkschaftsbewegung, in seinen Anstrengungen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen derjenigen Arbeiter, denen ein gerechter Anteil an den Segnungen des technischen und sozialen Fortschritts immer noch vorenthalten wird, wie auch in seiner Aktion zum Umsturz aller der Freiheit und der sozialen Gerechtigkeit feindlichen Regime.

London, 7. Juni 1950

O. Becu, Berichterstatter

Bericht zu Punkt 5 der Tagesordnung

Die Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr

Die zu entscheidende Frage

Die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen ist im Internationalen Übereinkommen über den Achtsturentag geregelt, das auf der ersten internationalen Arbeitskonferenz in Washington im Jahre 1919 angenommen wurde. Die Arbeitszeit im Straßenverkehr ist festgelegt im internationalen Übereinkommen von 1939 über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten der Kraftfahrer; letzteres Übereinkommen ist auf dem Grundsatz der 48-Stundenwoche aufgebaut.

Im Jahre 1935 nahm die Internationale Arbeitskonferenz ein allgemeines Übereinkommen über die 40-Stunden-Woche an. Die Durchführungsbestimmungen hätten durch zusätzliche Übereinkommen für die einzelnen Wirtschaftszweige festgelegt werden sollen. Das allgemeine Übereinkommen ist nie ratifiziert worden. Zusätzliche Übereinkommen sind nie angenommen worden.

In den Vorkriegsjahren hat auch die ITF die Forderung der 40-Stunden-Woche erhoben. Fortschritte wurden jedoch nicht erzielt. Auf ziemlich akademische Weise ist die Frage nach dem Kriege wieder aufgegriffen worden. Der Augenblick ist nun gekommen, um zu entscheiden, ob eine Aktion zur Verkürzung der Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr unternommen werden kann. In anderen Worten: Betrachten wir die beiden erwähnten Übereinkommen (1919 und 1939) als veraltet?

Die Lage bei den Eisenbahnen

In den industrialisierten und halb-industrialisierten Ländern wird das 1919er Übereinkommen allgemein angewandt, ohne Rücksicht darauf, ob es von den betreffenden Regierungen ratifiziert worden ist oder nicht. In einigen Ländern wie in den Vereinigten Staaten, Neuseeland, Australien und Großbritannien ist das Übereinkommen beträchtlich überflügelt worden. Auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, Australiens und Neuseelands ist die gegenwärtige Arbeitszeit im allgemeinen 40 Stunden pro Woche; in Großbritannien beträgt sie 42 Stunden oder weniger für das Büropersonal und gewisse Aufsichtsbeamte, und 44 Stunden im übrigen Betrieb. In Griechenland wird das Übereinkommen nicht gänzlich angewandt. Dasselbe trifft auf Indien und wahrscheinlich auch eine große Zahl anderer Länder Asiens und Afrikas zu.

hänger der alten CGT in die Minderheit zu versetzen. Der Kampf zwischen den beiden Richtungen verschärfte sich zusehends und führte schließlich zur Spaltung und der Bildung einer neuen CGT Force Ouvrière im Dezember 1947.

Bereits einige Zeit vor der Spaltung hatten eine Reihe von Nichtkommunisten das Vertrauen in die Taktik, die die Force Ouvrière zur Wiedereroberung der Vorherrschaft in der CGT anwandte, verloren und bildeten im Jahre 1947 neue, sogenannte „selbständige“ Gewerkschaften, einschließlich einer für die Eisenbahner. Der „selbständige“ Eisenbahnerverband nahm mit der ITF Fühlung auf und ersuchte im Dezember 1947 um Aufnahme.

Bevor dem Gesuch entsprochen werden konnte, trennte sich die ganze Force Ouvrière, einschließlich Gruppen aller Transportarbeitergewerkschaften, von der CGT. Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beschloß daraufhin, eine Delegation nach Paris zu entsenden. Diese bestand aus den Kollegen O. Becu (Mitglied des Exekutivkomitees), Ehlers (Mitglied des Generalrates) und P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär). Die Delegation besuchte Paris und Dünkirchen am 12., 13. und 14. Januar 1948. Ihr Bericht wurde nachher allen angeschlossenen Organisationen und Mitgliedern der leitenden Organe der ITF zugesandt.

Auf Grund des Berichtes beschloß der Geschäftsführende Ausschuß, den neuen Transportarbeitergewerkschaften aus dem Gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds „Edo Fimmen“ den sofortigen Unterstützungsbeitrag von £ 1000 zuzuwenden. Eine weitere Summe von £ 1000 wurde später mit dem Einverständnis des Schwedischen Transportarbeiterverbandes aus den Geldmitteln gewährt, die dieser für andere Zwecke beigetragen hatte. Der Belgische Transportarbeiterverband beschloß ebenfalls, an den Gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds „Edo Fimmen“ die für Frankreich bestimmte Summe von 25 000 belg. Franken beizutragen.

Am 1. und 2. März 1948 traten Delegierte des „selbständigen“ Eisenbahnerverbandes mit Vertretern der Force Ouvrière-Eisenbahnergruppen zu einem Gründungskongreß zusammen und errichteten einen neuen Französischen Eisenbahnerverband. Alle waren sich einig in ihrer Gegnerschaft zum Kommunismus und entschlossen, die Unabhängigkeit ihrer Organisationen von politischen Parteien und Regierungen zu bewahren. Die ITF war auf dem Kongreß durch die Kollegen Gómez und Tofahrn vertreten.

Während der ersten Monate des Jahres 1948 entstanden weitere neue Force Ouvrière-Verbände der Seeleute, Hafentarbeiter, Straßentransportarbeiter, des Personals des Verkehrsministeriums und der Offiziere der Handelsmarine. Alle diese Organisationen wurden in die ITF aufgenommen.

Die ITF hat über die Ereignisse in der französischen Gewerkschaftsbewegung eine Menge von Berichten veröffentlicht und der CGT Force Ouvrière in manchen Kreisen Unterstützung verschafft.

Deutschland. — In der Zeit unmittelbar nach dem Kriege verlief die gewerkschaftliche Entwicklung in der britischen und amerikanischen Zone Deutschlands in etwas verschiedenen Richtungen. In der amerikanischen Zone waren alle Eisenbahner in einer besonderen Eisenbahner-

Die Lage im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr muß zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden werden.

Im Personenverkehr (regelmäßig befahrene Straßenbahn- und Autobuslinien) kommen die Vorschriften oder Tarifverträge der industrialisierten oder halb-industrialisierten Länder den im Übereinkommen des Jahres 1939 festgelegten Bedingungen sehr nahe. In vielen Fällen sind die tatsächlichen Verhältnisse besser; in anderen wiederum sind sie etwas schlechter.

Im Güterverkehr ist die Lage im Innern der Länder sehr verschieden, noch viel verschiedener jedoch von Land zu Land. In einigen Fällen sind die tatsächlichen, durch Vorschriften oder Tarifverträge geschaffenen Verhältnisse beträchtlich besser; für eine sehr große Zahl der Arbeitnehmer im Straßenverkehr würde die Anwendung des 1939er Übereinkommens einen wirklichen Fortschritt bedeuten.

Die Forderung der 40-Stunden-Woche in der Nachkriegszeit

Die Eisenbahnersektion der ITF hat die Frage der 40-Stunden-Woche auf einer Konferenz in Brüssel im März 1947 besprochen. Als Abschluß der Aussprache wurde folgende EntschlieÙung angenommen:

„Der technische Fortschritt der letzten 25 Jahre hat zu einer beträchtlichen Erhöhung der Arbeitsleistung geführt und ermöglicht eine Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf höchstens 40 Stunden unter Aufrechterhaltung einer dem modernen, zivilisierten Leben angemessenen Produktion.“

Die der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbände nahmen die 40-Stunden-Woche vor dem Kriege in ihr Programm auf, und nichts kann ihren Entschluß erschüttern, diese Verbesserung der Arbeitsbedingungen herbeizuführen, die sie für den kulturellen und sozialen Fortschritt der Arbeiterklasse als notwendig erachten.

Da die wirtschaftlichen Folgen des Krieges in sehr vielen Ländern zu einer wesentlichen und in vielen Fällen sogar ernsthaften Verschlechterung der Lebenshaltung der Arbeiterklasse geführt haben, beschließt die Konferenz, die weitere Erwägung eines internationalen Übereinkommens, das die Arbeitszeit auf den Eisenbahnen auf höchstens 40 Stunden in der Woche festgesetzt, bis zur nächsten Tagung zurückzustellen.“

Auf der Versammlung der Eisenbahnersektion anläßlich des Osloer Kongresses (Juli 1948) war man der Auffassung, die Lage sei immer noch dieselbe. Auf der Konferenz der Eisenbahnersektion im August 1949 in Innsbruck fand eine lange Diskussion statt, die zu keiner Schlußfolgerung führte.

Die Sektion der StraÙentransportarbeiter hat die Frage in zwei Etappen besprochen. Im Mai 1948 fand in Utrecht eine Konferenz der StraÙenbahner und des Autobuspersonals zweier internationaler Berufssekretariate statt, der Internationalen Föderation des Personals der öffentlichen Dienste und der ITF. Diese Konferenz nahm folgende EntschlieÙung an:

gewerkschaft zusammengeschlossen, wohingegen auf einem Gewerkschaftskongreß in der britischen Zone beschlossen worden war, daß die Eisenbahner, da sie ja zum Staatspersonal gehören (in Deutschland gehören die Bahnen dem Staat), gleich anderen Transportarbeiterkategorien der großen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr angeschlossen sein sollten.

Dieser Beschluß wurde nur in Teilen der britischen Zone durchgeführt (Nordrheinland, Westfalen und Niedersachsen). Das Ergebnis war ein scharfer Grenzstreit zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in der ganzen britischen Zone.

Wir erklärten, daß der Entscheid von den Organisationen selber getroffen werden müsse. Sofern wir überhaupt einigen Einfluß ausübten, geschah dies zugunsten einer besonderen Gewerkschaft der Eisenbahner, entsprechend den Empfehlungen einer IFT-Delegation, die Deutschland einen Besuch abstattete (siehe Seite 64) und bei der die Tendenz zur Überzentralisierung in diesem Lande einige Besorgnis erregte. Die Einigung in dieser Frage wurde von uns zur Bedingung des Anschlusses an die ITF erhoben.

Vertreter der beiden Organisationen nahmen an der ITF-Konferenz über den Marshall-Plan in Luxemburg im April 1948 teil. Wir ergriffen damals die Gelegenheit, um sie zur Vereinbarung zu veranlassen, daß *„die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands alle Eisenbahner der Bizone, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr jedoch alle anderen Transportarbeiter vertreten soll. Die beiden Organisationen werden zum frühest möglichen Zeitpunkt zusammentreten, um die Differenzen in bezug auf ihre Zuständigkeitsbereiche zu bereinigen. In der Zwischenzeit enthalten sich die beiden Organisationen der Organisation von Mitgliedern der anderen Organisation“*. Angesichts dieser Vereinbarung beschloß das EK im April 1948, die beiden Organisationen in die ITF aufzunehmen.

Am 20. September 1948 gaben die Gewerkschaftsbünde der beiden Zonen der Auffassung Ausdruck, daß die Eisenbahner der beiden Zonen in einer einzigen, selbständigen Gewerkschaft organisiert sein sollten, und am 30. September wurde zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach jene alle noch bei ihr verbliebenen Eisenbahner an letztere abtrat. Der Grenzstreit war damit zu Ende.

Eine geringfügige Schwierigkeit entstand mit der Militärregierung der britischen Zone, als bekannt wurde, daß die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr der ITF und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals Öffentlicher Dienste beigetreten war. Die Militärregierung teilte daraufhin dem Deutschen Gewerkschaftsbund mit, daß sie von deutschen Gewerkschaften, die internationalen Gewerkschaftsorganisationen beitreten wollen, befragt zu werden wünsche und die bloße Mitteilung, daß der Beitritt vollzogen sei, nicht als ausreichend betrachte.

Wir wandten uns in dieser Sache an das Britische Auswärtige Amt, das uns mitteilte, der Militärgouverneur sei angewiesen worden, sowohl

„Die vom 3. bis 7. Mai 1948 in Utrecht tagende Konferenz der Straßenbahner und Autobusleute der Internationalen Föderation des Personals öffentlicher Dienste und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die zum erstenmal in einer gemeinsamen Konferenz unter Leitung der beiden Internationalen zusammenarbeiten,

hat die Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr im Lichte der als Folge des zweiten Weltkrieges vorübergehend herrschenden Bedingungen gründlich erwogen.

Die Konferenz ist der Auffassung, daß die sozialen und technischen Gründe, die in der Vergangenheit zugunsten der Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden vorgebracht worden sind, nichts von ihrer Kraft eingebüßt haben, sondern eher gestärkt worden sind durch die größere Beanspruchung, die die weitere technische Entwicklung den Straßenbahnern und Autobusleuten aufgezwungen hat.

Die Konferenz ist ferner der Ansicht, daß der besondere Charakter der Arbeit der Straßenbahner und Autobusleute mit ihren unregelmäßigen Arbeitszeiten und ständig wachsenden Anforderungen an ihre Nerven eine Vorzugsbehandlung in bezug auf die Arbeitszeit rechtfertigt.

Die Konferenz ist sich anderseits bewußt, daß die durch den Krieg verursachten materiellen Schäden und wirtschaftlichen Störungen eine Lage geschaffen haben, die in manchen Fällen eine sofortige Verbesserung über die Vorkriegsverhältnisse hinaus ausschließt, und daß für einige Jahre von der Arbeiterklasse zum Zwecke des Wiederaufbaus eine besondere Anstrengung verlangt werden wird. Wenn die Straßenbahner und Autobusleute ihren Beitrag an diese Anstrengungen leisten wollen, so müssen sie die Erzielung der 40-Stunden-Woche und einiger ihrer anderen Forderungen aus der Vorkriegszeit in Stufen in Aussicht nehmen.

Die Konferenz sieht jedoch keinen Grund, weshalb die alten Forderungen vergessen werden sollten, oder weshalb neue Forderungen, die jede soziale und technische Berechtigung besitzen, nicht bereits formuliert werden sollten, damit sie verwirklicht werden können, wenn die Umstände es erlauben.

Die Konferenz ersucht daher die Exekutivkomitees der beiden Internationalen, Schritte zu unternehmen, um die Annahme eines neuen internationalen Übereinkommens über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßenverkehr zu erreichen, die während der Zeit des Wiederaufbaus eine schmiegsame Anwendung ermöglichen und folgende Forderungen verwirklichen soll:

1. Normale Arbeitswoche von 40 Stunden für alle Arbeiter auf Fahrzeugen im Straßenverkehr, einschließlich derjenigen, die gewöhnlich in beträchtlichem Ausmaß Hilfsarbeit leisten, oder deren Arbeit häufig durch reine Anwesenheitszeiten unterbrochen wird.

2. . . .“

Eine Vollkonferenz der Straßentransportarbeiter der ITF, die im Oktober 1949 in Paris stattfand, hat ebenfalls die Frage in aller Aus-

die Gewerkschaft der Eisenbahner als auch die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr in der britischen Zone als bei der ITF angeschlossen zu betrachten. Das britische Auswärtige Amt führte weiter aus:

„Wir legen Wert darauf, in solchen Fragen mit der amerikanischen Zone Schritt zu halten. Es ist insbesondere im Falle der Gewerkschaft der Eisenbahner, die kürzlich auf bizonaler Grundlage organisiert worden ist, wünschenswert, daß wir die Probleme gemeinsam mit den Amerikanern behandeln. Wenn auch die Anerkennung des Beitritts zu Ihrer Föderation aus diesem Grunde einige Verzögerung erlitten haben mag, so ist dies nicht das Ergebnis irgendeines grundsätzlichen Einwandes, und wir hoffen, Sie werden bald vernehmen, daß die Mitgliedschaft anerkannt worden ist. Wir übersehen nicht die Bedeutung des Umstandes, daß dies vor Ihrem Kongreß in Oslo im nächsten Monat geschehen sollte.

Wir anerkennen den Wert verstärkter deutscher Beziehungen mit der Außenwelt, wie auch den Vorteil persönlicher Besprechungen zwischen den deutschen Gewerkschaften und Ihnen in Fragen gegenseitigen Interesses.“

Die Angelegenheit fand danach eine rasche Regelung.

Die Forderung der Besatzungsbehörden, daß internationale Anschläge deutscher Gewerkschaften von ihnen im voraus genehmigt werden müssen, besitzt eine finanzielle Seite. Durch die Genehmigung verpflichten sie sich, wenn nicht formell, so doch tatsächlich, den deutschen Gewerkschaften die Erfüllung der mit der Mitgliedschaft verbundenen Pflichten zu ermöglichen, d. h. sie in die Lage zu versetzen, die zur Entrichtung internationaler Mitgliederbeiträge und zur Teilnahme an internationalen Gewerkschaftskonferenzen erforderliche fremde Währung zu erwerben.

Im Jahre 1948 war es den beiden der ITF angeschlossen deutschen Gewerkschaften nicht möglich, zum Zwecke der Zahlung von Mitgliederbeiträgen ausländische Währung zu erhalten. Auf Ersuchen des Kartells der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften erging von Washington an den Militärgouverneur der USA in Deutschland die eindringliche Empfehlung, die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen, worauf im Dezember 1949 rund \$ 70.000 verfügbar gemacht wurden, um den deutschen Gewerkschaften die Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen zu ermöglichen. Unsere beiden Mitgliedsverbände waren damit in der Lage, eine erste Zahlung von zusammen £ 3.332.77. durchzuführen.

Die Herren Leo Werts und John Meskimen, Direktor bzw. stellvertretender Direktor der Manpower Division der USA-Militärregierung in Deutschland zeigten sich sehr hilfreich bei der Ermöglichung dieser Zahlungen.

In den Jahren 1948 und 1949 wurden die in der britischen und der US-Zone getrennt bestehenden Organisationen verschmolzen. Die Eisenbahner gingen dabei voran und schufen ihre bizonale Organisation im März 1948. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hielt ihren Verschmelzungskongreß vom 28. bis 30. Januar 1949 in Stuttgart ab, wo sie ihren bizonalen Sitz errichtet hat.

fürlichkeit besprochen. Einigkeit wurde jedoch nicht erzielt. Sämtliche Teilnehmer an dieser Konferenz traten für die 40-Stunden-Woche ein; über die praktischen Mittel zu ihrer Verwirklichung herrschten jedoch Meinungsverschiedenheiten, die sich nicht beilegen ließen.

Das „französische Prinzip“

In obenerwähnten Diskussionen spielte das „französische Prinzip“ eine große Rolle. Der Ausdruck hat folgenden Ursprung: In Frankreich gebraucht die Gesetzgebung über die Arbeitszeit zwei Begriffe: die „gesetzliche“ und die „normale“ Arbeitswoche. Die „gesetzliche“ Arbeitswoche beträgt auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1936 40 Stunden, die „normale“ Arbeitswoche auf Grund verschiedener gesetzgeberischer Maßnahmen der Nachkriegszeit 48 Stunden. Damit werden den Arbeitern im Hinblick auf die Bedürfnisse des Wiederaufbaus 8 regelmäßige Überstunden auferlegt, unter Beibehaltung des Gesetzes über die 40-Stunden-Woche.

Die Utrechter EntschlieÙung sieht die Verwirklichung der 40-Stunden-Woche in Etappen vor. Der Sachverständigenausschuß der ITF, dem Sachberater der Internationale der öffentlichen Dienste zur Seite standen, versuchte, eine Formel zu Verwirklichung der 40-Stunden-Woche in Etappen zu finden. Er mußte einsehen, daß es nicht anging, einen „Fahrplan“ zur Verwirklichung der 40-Stunden-Woche für alle Länder der Erde aufstellen zu wollen. Andererseits wollte er den wirtschaftlichen Notwendigkeiten, wo sie sich der Verkürzung der Arbeitszeit widersetzen, Rechnung tragen. Der Ausschuß glaubte, im „französischen Prinzip“ die Lösung gefunden zu haben. Er arbeitete einen Übereinkommensentwurf aus, der die Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche beschränkte und vorschrieb: *„Die zuständige Behörde kann die Überschreitung der Arbeitszeitgrenze um höchstens acht Stunden in der Woche gestatten, falls sie sich vergewissert hat, daß ein allgemeiner Mangel an Arbeitskräften besteht.“*

Über die Theorie, die diesem Vorschlag zugrunde lag, führte der Berichterstatter auf der Sektionskonferenz der StraÙentransportarbeiter in Paris im Oktober 1949 (Julien Geldof, Belgien) folgendes aus:

„Die wöchentliche Arbeitszeit muß immer und überall 40 Stunden betragen. In irgendeinem Land und in irgendeinem Zeitpunkt können bis 8 Stunden regelmäßiger Überzeitarbeit verlangt werden, wenn es nachgewiesen ist, daß ein allgemeiner Mangel an Arbeitskräften besteht. Wenn es nicht oder nicht mehr erwiesen ist, daß eine Knappheit an Arbeitskräften besteht, dann sind die Überstunden nicht oder nicht mehr erlaubt. Sobald die Arbeitslosigkeit eine gewisse Bedeutung erlangt, muß automatisch und zwangsweise die 40-Stunden-Woche eingeführt oder wiedereingeführt werden, und die Nichtbeachtung dieser Verpflichtung auf Verkürzung der Arbeitszeit im Falle ausgedehnter Arbeitslosigkeit ist eine Verletzung des internationalen Übereinkommens. Die Möglichkeit, die Arbeitszeit wenn nötig auf irgendeine Stundenzahl zwischen 40 und 48 festzusetzen, berücksichtigt die wirtschaftlichen Erfordernisse zur Genüge. Die Verpflichtung, die Arbeitszeit je nach den verfügbaren Arbeitskräften zu verkürzen, entspricht dem Wunsche, die 40-Stunden-Woche stufenweise zu verwirklichen.“

Die Eisenbahner sind den andern Organisationen einen Schritt voraus, was die Einbeziehung der französischen Zone anbetrifft. Im Juni 1949 bildeten sie eine einzige Gewerkschaft für die drei Westzonen.

Berlin. — Berlin ist ein Besatzungsgebiet für sich, das sich von allen anderen Besatzungszonen unterscheidet. Seine Eisenbahnen und öffentlichen Verkehrsbetriebe stehen unter deutscher kommunistischer Verwaltung.

Im Anfang umfaßten die Gewerkschaften der Eisenbahner und Transportarbeiter ganz Berlin. Die Neuwahlen der Gewerkschaftsleitungen, die 1948 stattfanden, ergaben jedoch in allen Fällen überwältigende anti-kommunistische Mehrheiten. Die alten, nicht wieder gewählten kommunistischen Gewerkschaftsleitungen weigerten sich daraufhin, den neuen Vorständen zu weichen. Diesen gelang es, sich wenigstens in den westlichen Zonen Berlins zu behaupten, wo die Kommunisten nicht gewaltsam an der Macht bleiben konnten, und bildeten einen neuen Gewerkschaftsbund, die UGO (Unabhängige Gewerkschafts-Organisation).

Zwei UGO-Gewerkschaften, die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins und der Gesamtverband der Öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie des Transportes Groß-Berlins, ersuchten um Aufnahme in die ITF und wurden am 14. Mai bzw. 24. Oktober 1949 aufgenommen.

Japan. — Der Japanische Seeleuterverband war der ITF von 1930 bis 1937 angeschlossen. In letzterem Jahre wurde er von der Militaristenclique, die in Japan zur Macht gekommen war, zum Austritt aus der ITF gezwungen. Yonekubo, der vor dem Krieg Generalsekretär des Verbandes war und 1947 Arbeitsminister wurde, veranlaßte den Verband, erneut um Aufnahme in die ITF zu ersuchen, sobald die USA-Behörden der internationalen Mitgliedschaft japanischer Gewerkschaften ihre Zustimmung erteilten.

Eine Reihe amerikanischer Gewerkschafter, die als Beamte der amerikanischen Besatzungsbehörden in Japan arbeiteten, nämlich die Kollegen J. Killen, S. Romer, C. W. Hepler und V. Purati, brachten uns mit den neugegründeten japanischen Transportarbeitergewerkschaften in Verbindung und versorgten uns mit einer Menge von Auskünften über sie. Dies führte zur Anknüpfung freundschaftlicher Beziehungen. Die betreffenden Gewerkschaften ersuchten um Aufnahme in die ITF und wurden im Dezember 1949 aufgenommen.

Der Leiter des Eisenbahnerverbandes, Kollege Etsuo Kato, stattete Europa im Jahre 1949 zwei Besuche ab. Das erste Mal nahm er an der Internationalen Arbeitskonferenz als Beobachter teil, das zweite Mal war er der Leiter der japanischen Delegation auf der Freien Weltgewerkschaftskonferenz in London. Er spielt eine führende Rolle bei der Einführung von Kollektivverhandlungen zwischen der Regierung und den Gewerkschaften des Staatspersonals, wie auch bei der Organisierung der antikommunistischen Kampagne in der Gesamtheit der japanischen Gewerkschaftsbewegung. Er steht wegen der Reife seines Urteils und seiner weisen Verbandsleitung in hohem Ansehen. Aus dem, was wir von ihm und amerikanischen Gewerkschaftern, die in Japan gearbeitet haben oder immer noch dort arbeiten, vernommen haben, entsteht der Eindruck, daß die japanischen Gewerkschaften mit denen der westlichen, ja auch

Über die praktische Seite sagte der Berichterstatter folgendes:

„Was die Praxis anbetrifft, so ist dies eine Frage des gewerkschaftlichen Wollens und gewerkschaftlicher Stärke. Auf nationaler Ebene zunächst: Im Falle der Arbeitslosigkeit muß die Landesgewerkschaftsbewegung beschließen, ob sie die Verkürzung der Arbeitszeit erzwingen will und kann. Alsdann auf internationaler Ebene: Nehmen wir an, daß ein solches Übereinkommen angenommen und ratifiziert sei, daß in einem bestimmten Lande, in dem Arbeitslosigkeit herrscht, die Gewerkschaftsbewegung auf entschlossenen und starken Widerstand gegen ihre Bestrebungen zur Verkürzung der Arbeitszeit stößt. In diesem Falle obliegt es der internationalen Gewerkschaftsbewegung, festzustellen, ob sie gegen die Regierung dieses Landes Zwangsmaßnahmen, angefangen bei der gerichtlichen Belangung wegen Verletzung eines internationalen Übereinkommens, ergreifen kann und vor allem, ergreifen will.“

Die Einwände und ihre Widerlegung

Auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner in Innsbruck (August 1949) prüfte der Berichterstatter (J. B. Figgins, Großbritannien) einige mögliche Einwände gegen die Anwendung des „französischen Prinzips“ und widerlegte sie. Es handelt sich um folgende vier Einwände:

1. Die europäische Wirtschaftslage läßt die Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden nicht zu.

Der Berichterstatter antwortete darauf: Dort, wo die Wirtschaftslage sich durch eine Knappheit der Arbeitskräfte kennzeichnet, kann die 48-, bzw. die 44-Stunden-Woche weiterhin in Kraft bleiben.

2. Das vorgeschlagene System wird nicht zu einer tatsächlichen Verkürzung der Arbeitszeit führen, sondern ist in Tat und Wahrheit ein getarnter Plan zur Erzielung von Lohnerhöhungen.

Der Berichterstatter antwortete darauf: Die Anwendung des Grundsatzes der Bezahlung von Überstundenzuschlägen für die 40 Stunden in der Woche übersteigende Arbeitszeit bedeutet eine Erhöhung der Wochenlöhne um 2% in Ländern mit der 44-Stunden-Woche (wie Großbritannien) und um 4,16% in Ländern mit der 48-Stunden-Woche. Können die Betriebe eine solche Erhöhung ertragen? Aller Wahrscheinlichkeit gemäß werden vor der Annahme und Inkraftsetzung des internationalen Übereinkommens die gewerkschaftlichen Lohnforderungen die 2% bzw. 4,16% erreichen oder sogar übersteigen.

3. In der Zeit der Arbeitslosigkeit kann die Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden pro Woche nicht verwirklicht werden ohne eine beträchtliche Kürzung des Wochenlohns.

Der Berichterstatter antwortete darauf: Wir wissen nicht, ob es zu ausgedehnter Arbeitslosigkeit kommen wird. Tritt sie ein, so müssen wir die Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 40 Stunden fordern, unter Beibehaltung der bis dahin bei 44 bzw. 48 Stunden gezahlten Löhne.

anderer asiatischer Länder noch bei weitem nicht verglichen werden können und daß ein großes Erziehungsproblem der Lösung harret, ein Problem, dem der neue Internationale Bund Freier Gewerkschaften und alle Internationalen Berufssekretariate so bald wie möglich ihre Aufmerksamkeit zuwenden sollten.

Infolge der in Japan vorherrschenden niedrigen Löhne gestatten die gewerkschaftlichen Finanzen die Bezahlung der normalen Mitgliederbeiträge nicht. Auf lange Zeit hinaus wird es sich darum handeln, herabgesetzte Mitgliederbeiträge festzusetzen, wie dies in unseren Satzungen vorgesehen ist.

Griechenland. — Am 9. Juli 1947 nahm die griechische Regierung unter ihren politischen Widersachern Massenverhaftungen vor. Unter den Verhafteten befand sich die Mehrzahl der Vorstandsmitglieder der Gewerkschaften. Diese Leute wurden später durch die Gerichte ihres Amtes enthoben mit der Begründung, daß sie es seit Juli 1946 in gesetzwidriger Weise innegehabt hätten, und in Übereinstimmung mit griechischem Gesetz setzten die Gerichte provisorische Gewerkschaftsvorstände ein, die den Auftrag hatten, ordentliche Wahlen zu organisieren.

Die Berichte über die tatsächlichen Vorgänge und die Auslegungen der Ereignisse widersprechen einander in hohem Maße. Um als Beispiel den Fall des Eisenbahnerverbandes auszuwählen: Einem der Berichte zufolge fiel diese Organisation in die Hände von Leuten, die mit der Metaxasdiktatur und sogar den deutschen Besatzungstruppen zusammengearbeitet hatten, und sie ergriffen von den Gewerkschaften weitgehend mit denselben Mitteln Besitz, die gewöhnlich von den Kommunisten angewandt werden. Nach einem andern Bericht wurde der im August 1947 abgehaltene Verbandskongreß auf die übliche Weise bestellt und wählte den Vorstand auf saubere und statutenmäßige Weise.

Die Tatsache ist natürlich die, daß im Jahre 1947 der Bürgerkrieg in Griechenland wütete. Er geht immer noch weiter, wenn auch auf einem viel kleineren Gebiet. In allen Lagern schlugen die Leidenschaften hoch, die Gewerkschaftsbewegung wurde von inneren Kämpfen erschüttert, politische Gruppen von der äußersten Rechten bis zur äußersten Linken bekämpften einander erbittert und die allgemeine Atmosphäre des Hasses und der Gewalttätigkeit machte die Anwendung demokratischer Grundsätze und Verfahren weitgehend unmöglich.

Zunächst anerkannten wir die Vorstände der Transportarbeitergewerkschaften, die von den Gerichten und später von den Mitgliedern selber durch von diesen provisorischen Leitungen organisierte Wahlen eingesetzt worden waren, nicht. Die neuen Exekutiven, angeführt von der des Eisenbahnerverbandes, protestierten gegen unsere Haltung und bemühten sich, den Nachweis zu liefern, daß sie die rechtmäßigen leitenden Organe der Gewerkschaften waren. Ihre Behauptungen und die Beweise, die sie zur Unterstützung ihrer Darstellung der Ereignisse vorbrachten, machten auch wirklich einigen Eindruck auf uns. Wir waren jedoch damals beunruhigt durch die Tätigkeit der griechischen Kriegsgerichte, die Hunderte von politischen Gegnern der Regierung zum Tode verurteilten. Unter den so Verurteilten befanden sich Ambatielos, der Generalsekretär der Föderation griechischer Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften, die während des Krieges in Cardiff (Großbritannien) gegründet worden war, und Bekakos, ein weiterer Funktionär derselben

4. Die Arbeitswoche von 40 Stunden kann im Verkehrs- und Transportwesen nur zur gleichen Zeit wie in der Wirtschaft im allgemeinen eingeführt werden.

Der Berichterstatter antwortete darauf: Es trifft zu, daß in Sachen Arbeitszeit das Verkehrswesen nicht gesondert behandelt werden kann. Wir vertreten die Auffassung, daß die 40-Stunden-Woche im Interesse des sozialen Fortschritts nötig ist, und wir müssen deshalb versuchen, die ganze Gewerkschaftsbewegung mitzureißen in einer Kampagne für die Verkürzung der Arbeitszeit in allen Industrien, um uns so die Möglichkeit zu verschaffen, unsere eigenen Forderungen der Verwirklichung zuzuführen.

Der Berichterstatter (J. Geldof, Belgien) auf der Konferenz der Straßentransportarbeiter (Oktober 1949) hat sich bemüht, den möglichen oder bereits geäußerten Einwänden ausführlicher auf den Grund zu gehen und zu widerlegen. Er hat folgende möglichen oder bereits geäußerten Einwände gegen den Entwurf des Sachverständigenausschusses angeführt:

1. Die Wirtschaftslage, die sich als Folge des Krieges ergeben hat, erlaubt die Verkürzung der Arbeitszeit nicht;
2. Das vorgeschlagene System zielt nicht auf eine tatsächliche Verkürzung der Arbeitszeit ab, sondern auf eine getarnte Erhöhung der Löhne;
3. Der Entwurf sieht nicht vor, daß der Wochenlohn im Falle der Verkürzung der Arbeitszeit auf seiner Höhe erhalten wird;
4. In der großen Mehrzahl der Länder würde die unbeschränkte Durchführung des Übereinkommens aus dem Jahre 1939 mehr oder weniger spürbare Verbesserungen bringen;
5. Mit Ausnahme der 40-Stunden-Grenze ist der Übereinkommensentwurf schlechter als unsere eigene Gesetzgebung;
6. Die 40-Stunden-Woche kann im Verkehrswesen nicht unabhängig von allen andern Wirtschaftszweigen eingeführt werden.

Diese Einwände beantwortete er folgendermaßen:

1. Wirtschaftliche Verhältnisse

Theoretisch können die Bedürfnisse des Wiederaufbaus die Beibehaltung der 48-Stunden-Woche noch auf lange Zeit hinaus nötig machen. Es besteht jedoch die Gefahr, um nicht zu sagen die Gewißheit, daß die Welt in das alte Geleise der Wirtschaftszyklen von Konjunktur und Krise zurückfällt. Die Welt kehrt zum System der internationalen Konkurrenz zurück, so daß jedes Land ununterbrochen darauf achten muß, auf dem Weltmarkt sich genügende Absatzmöglichkeiten zu erobern oder zu verteidigen. Wenn die Arbeiter der verschiedenen Länder aus Gründen der internationalen Konkurrenz — verkleidet als „Bedürfnisse des Wiederaufbaus“ — davon absehen, die 40-Stunden-Woche zu fordern, so verhindern sie sich gegenseitig an ihrer Verwirklichung.

Dies will nicht heißen, daß die Bedürfnisse des Wiederaufbaus nicht wirklich sind, aber diese Bedürfnisse werden immer weniger der Festlegung der Wirtschaftspolitik zugrunde gelegt. Die Regie-

Organisation. Beide waren des Hochverrates angeklagt, d. h. der Unterstützung der griechischen Rebellen. Ambatielos war uns persönlich als ein Mann bekannt, der, obwohl Kommunist, in Großbritannien während des Krieges wertvolle und nützliche Gewerkschaftsarbeit geleistet hatte.

Da wir über griechische Methoden wohl unterrichtet sind, ersuchten wir die Regierungen Großbritanniens und der USA, Schritte zu unternehmen, um den beiden Gewerkschaftern einen gerechten Prozeß zu sichern, und ihren Einfluß geltend zu machen, um die Fällung oder Ausführung allfälliger Todesurteile zu verhindern. Wir erklärten dabei, daß *„falls das Gericht diese Leute wirklich zum Tode oder zu einer langen Haft verurteilt, die demokratische internationale Gewerkschaftsbewegung und insbesondere die ITF den Gedanken der Pflege irgendwelcher Beziehungen mit nichtkommunistischen Gewerkschaften in Griechenland nicht unterhalten kann, da dies als stillschweigendes Einverständnis mit den äußerst harten Strafen ausgelegt würde, welche die griechischen Behörden den Gegnern des gegenwärtigen Regimes auferlegen“*.

Ambatielos und Bekakos wurden am 5. November 1948 zum Tode verurteilt. Es wurde uns ein Bericht über die Gerichtsverhandlung zuge stellt, den wir nicht als überzeugend betrachten konnten. Wir wurden daher erneut vorstellig, um die Hinrichtung zu verhindern. Wir legten der Vertretung der USA in Athen nahe, der griechischen Regierung die Augen darüber zu öffnen, daß sie durch die systematische Ausrottung ihrer Gegner die Zukunft des Landes gefährde. Wir betonten, daß eine Hinrichtung die Wiedereinrichtung der griechischen Gewerkschaften in die internationalen Gewerkschaftsorganisationen unmöglich machen würde, und daß die ITF mit Gewißheit alle Schritte unterlassen werde, die als Billigung der Hinrichtungen ausgelegt werden könnten.

Die Urteile sind nicht vollstreckt worden. Der Präsident der Versammlung der Vereinten Nationen, die in jenem Zeitpunkt in Paris tagte, appellierte an die griechische Regierung. Weitere Appelle wurden, zum Teil aus eigenem Antrieb und zum Teil auf Betreiben der Kommunisten, von manchen anderen Organisationen und Personen aus aller Welt erlassen.

Seither hat sich die Lage in Griechenland beträchtlich verbessert; die Lage in bezug auf den Bürgerkrieg hat sich geklärt. Bereits 1948 drang sich uns die Überzeugung auf, daß die Griechische Seeleutegewerkschaft auf annehmbare Weise organisiert und die echte Vertreterin der griechischen Seeleute war, und daß die Föderation der griechischen Seeleute- und Hafendarbeiterverbände aufgehört hatte, eine Gewerkschaft zu sein, und völlig, oder doch weitgehend, zum Werkzeug der Anstifter des griechischen Bürgerkrieges geworden war. Das Exekutivkomitee der ITF wäre gewillt gewesen, dem Aufnahmegesuch des Griechischen Seeleuteverbandes auf seiner Tagung in Paris vom 12. bis 14. November 1948 zu entsprechen, hätte nicht in jenem Augenblick das Todesurteil über Ambatielos und Bekakos geschwebt. Die Zulassung des Verbandes wäre möglicherweise als Billigung des Vorgehens der griechischen Regierung oder der griechischen Gerichte ausgelegt worden. Die Aufnahme wurde daher erst im Mai 1949 vollzogen.

Am 28. Mai 1948 sandte uns der Griechische Eisenbahnerverband ein Schreiben, in welchem dagegen protestiert wurde, daß wir ihn nicht zu unserer Luxemburger Konferenz über den Marshallplan eingeladen

rungen zwingen sich gegenseitig, ihre Wirtschaftspolitik mehr und mehr auf die internationale Konkurrenz auszurichten. Wenn man vermeiden will, daß diese Konkurrenz den sozialen Fortschritt zu einem allgemeinen Stillstand bringt und vielleicht zu einer allgemeinen Verschlechterung der Arbeits- und Lebensbedingungen führt, dann müssen die Arbeiter unbedingt einen allgemeinen Kampf für die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen führen.

Der erste wie auch der zweite Weltkrieg haben zu einer Verarmung der Welt geführt. Die wirtschaftlichen Folgen des ersten Weltkrieges haben die Einführung des Achtstundentages nicht verhindert und es ließe sich nur schwer behaupten, daß diese Verkürzung der Arbeitszeit den Wiederaufbau von damals verzögert hat. Es steht fest, daß dieses Ergebnis dem unter dem Drucke des ersten Weltkrieges erzielten technischen Fortschritt zuzuschreiben ist. Der zweite Weltkrieg hat der Welt einen noch viel stärkeren technischen Fortschritt gebracht als der erste und es ist wahrscheinlich, um nicht zu sagen sicher, daß dieser Fortschritt die nachteiligen Auswirkungen der 40-Stunden-Woche auf die Produktion, falls dies überhaupt eintreten wird, mehr als gutmachen wird.

2. Lohnerhöhung

Die Ausrichtung eines Lohnzuschlages für Überzeit von der 41. Stunde an bedeutet eine Erhöhung des Wochenlohnes um 2% in den Ländern, wo die Arbeitswoche gegenwärtig 44 Stunden zählt (wie in Großbritannien) und um 4,16% dort, wo sie gegenwärtig 48 Stunden ausmacht.

Haben diese Zahlen etwas Erschreckendes an sich? Es ist wahrscheinlich, daß in bezug auf die Löhne die gewerkschaftlichen Forderungen, die vor der Annahme und Durchführung des vorgeschlagenen Übereinkommens aufgestellt werden, diesen Zahlen gleichkommen oder sie vielfach übertreffen werden. Und schließlich, ist die Sache der Mühe wert? Wäre es nicht eine wünschenswerte Sache, die Verallgemeinerung des „französischen Prinzips“ zu verwirklichen, selbst dann, wenn man einmal „40-Stunden-Woche“ anstatt „Lohnerhöhung (von 2 oder 4%)“ sagen würde?

3. Beibehaltung des Wochenlohns im Falle der Verkürzung der Arbeitszeit

Sollten wir einer Welle der Arbeitslosigkeit die Stirne bieten müssen, so werden wir gezwungen sein, die Verteilung der verfügbaren Arbeit in Betracht zu ziehen, ob es das Übereinkommen gibt oder nicht. Werden wir alsdann die Verkürzung auf 40 Stunden in der Woche — oder sogar auf weniger — mit oder ohne Beibehaltung des vorher verdienten Wochenlohnes fordern? Wir müssen warten, bis das Ereignis eintritt, um alle Faktoren des Problems zu kennen und alsdann bestimmen, was möglich und was nicht möglich ist. Wir können zwar den Gedanken hegen, die Beibehaltung des ungeschmälerten Lohns der 44- oder 48-Stunden-Woche verlangen zu wollen, wenn die Arbeitswoche auf 40 Stunden herabgesetzt werden wird, aber es wäre kein Zeichen von Wirklichkeitssinn, diese Forderung heute in einen Übereinkommensentwurf oder eine EntschlieÙung aufnehmen zu wollen.

hatten. Gleichzeitig wurde um eine Einladung zu unserem Osloer Kongreß und um eine bestimmte Antwort auf die Frage ersucht, ob der Verband als reguläre Mitgliedsorganisation zu betrachten sei oder nicht. Am 16. Juni 1948 sandten der Eisenbahner-, der Hafentarbeiter- und der Seeleuterverband gemeinsam einen ähnlichen Protest.

Wir verweigerten die Anerkennung des neuen Vorstandes des Eisenbahnverbandes, weil wir Zweifel hegten über den demokratischen Charakter der neu aufgebauten Organisation, wie auch, was die Überzeugungen einiger ihrer Funktionäre anbetraf. Unsere Zweifel wurden bestätigt durch den früheren Leiter des Eisenbahnverbandes, George Lascaris, der auf unsere Einladung am Osloer Kongreß teilnahm. Wir gaben dem Verband von unseren Zweifeln und Befürchtungen bezüglich der Unterzeichner des Protestes vom 16. Juni 1948 Kenntnis und ersuchten um eine Erklärung, was seine eigenen Funktionäre betraf.

Im Mai 1949 traten wir mit den beiden führenden Köpfen, Dimitracopoulos und Charissiadis, persönlich in Verbindung und legten ihnen manche Fragen über ihre Tätigkeit unter der Metaxas-Diktatur und während des Krieges vor. Die politischen und sozialen Verhältnisse in Griechenland während der letzten zwanzig Jahre und das Denken der Griechen im allgemeinen scheinen zu kompliziert zu sein, als daß sie von Ausländern, die während langer Zeit im Lande gelebt haben, verstanden werden könnten. Für ein Verhalten, wie die Annahme einer führenden gewerkschaftlichen Stellung unter einer Diktatur wie derjenigen Metaxas, das anderswo als schwerer Verstoß gegen demokratische Grundsätze gewertet wurde, scheint es Erklärungen und Rechtfertigungen zu geben, die den griechischen Gewerkschaften annehmbar erscheinen. Nach amerikanischen Gewerkschaftern, die sich längere Zeit in Griechenland aufgehalten haben, haben die gegenwärtigen Funktionäre des griechischen Eisenbahnverbandes, wie die der griechischen Gewerkschaften im allgemeinen, ihr Amt auf Grund von regulären demokratischen Wahlen inne, die nach dem Eingreifen der Gerichte im Juli 1947 stattgefunden haben.

Aus weiteren Berichten ergab es sich, daß sich die Organisation tatsächlich bemüht, die Lebens- und Arbeitsbedingungen durch Gewerkschaftsmethoden und in Übereinstimmung mit gewerkschaftlichen Grundsätzen zu verbessern. Das Exekutivkomitee beschloß daher auf seiner Tagung vom 29. Oktober 1949, normale Beziehungen mit dem Griechischen Eisenbahnverband wieder aufzunehmen.

Der Hafentarbeiterverband hat weiter nichts mehr von sich hören lassen.

Italien. — Trotz des Beistandes, den die ITF seit der Befreiung Süditaliens durch die Alliierten im Jahre 1943 beim Wiederaufbau der italienischen Transportarbeitergewerkschaften, die später angeschlossen wurden, geleistet hat, befolgten alle diese Organisationen die Anweisungen des von den Kommunisten beherrschten Allgemeinen Gewerkschaftsbundes und stellten alle offiziellen Beziehungen mit dem Sekretariat wie auch mit unserem Vertreter in Rom ein, ohne daß irgendwelche diesbezüglichen Beschlüsse ihrer Kongresse vorgelegen hätten. Wir besaßen jedoch weiterhin unsere Freunde innerhalb der Gewerkschaften, und Kollege Sardelli und andere Vertreter der antikommunistischen

Es ist angezeigt, hier daran zu erinnern, daß während der Wirtschaftskrise der dreißiger Jahre eine große Anzahl der Arbeiter und der aktiven Gewerkschafter bereit waren, mit der 40-Stunden-Woche eine entsprechende Herabsetzung der Wochenlöhne hinzunehmen. Wenn sie die Wahl gehabt hätten, so hätten viele dafür gestimmt, an der Arbeit zu bleiben, sogar bei einer Herabsetzung ihres Wochen- oder Monatslohnes, eher, als eine gewisse Anzahl von ihnen zum Hungern auf der Straße zu verurteilen und zum Leben von Arbeitslosenunterstützungen, die immer kleiner sind als der Lohn von 40 Arbeitsstunden.

4. Die uneingeschränkte Anwendung des Übereinkommens aus dem Jahre 1939 würde eine Verbesserung der gegenwärtigen Verhältnisse bedeuten

Dies ist von allen Einwänden der stärkste. Die Untersuchung des IAA über die Gesetzgebung im Straßenverkehrswesen zeigt, daß einige gute Grundsätze des Übereinkommens aus dem Jahre 1939 in zahlreichen Ländern noch nicht in die Gesetze und Kollektivverträge über die Arbeitszeit im Straßenverkehrswesen aufgenommen wurden. Eine ganze Anzahl Mitgliederverbände der ITF sind der Auffassung, daß die uneingeschränkte Anwendung dieses Übereinkommens in ihren eigenen Ländern Verbesserungen bringen würde.

Ist dies ein Grund, um dieses Übereinkommen nicht durch ein besseres zu ersetzen?

Diese Frage hängt von folgender Frage ab: Wollen wir die 40-Stunden-Woche fordern oder nicht? Falls ja, so ist das Übereinkommen aus dem Jahre 1939 unbrauchbar. Wenn nein, dann muß beschlossen werden, eine Weltkampagne zur Ratifizierung des Übereinkommens vom Jahre 1939 durchzuführen, so wie es steht oder vielleicht nach einer Revision gewisser Punkte.

5. Unsere eigenen Gesetze sind besser als der Entwurf

Dieser Einwand wird oft gegen internationale Arbeitsübereinkommen vorgebracht.

Die internationalen Übereinkommen verkörpern Mindestnormen, die ein Land, das zivilisiert sein will, nicht unterschreiten darf. Wenn in gewissen Ländern die Normen besser sind, so werden sie von einem Übereinkommen nicht berührt, denn jedes Übereinkommen enthält eine Klausel zum Schutze bestehender besserer Normen. Die Ratifizierung durch einen Staat, in welchem die Normen besser sind, hat einen moralischen Wert. Sie kommt einer Kundgebung gleich, die besagt: Ich betrachte diese Normen als das Minimum, auf das die betreffenden Arbeiter in aller Welt ein Recht haben, und ich sporne alle andern Staaten an, ihren Arbeitern mindestens gleiche Garantien zu bieten. Wenn der Unterzeichnerstaat ein wenig Sinn für Propaganda hat, so wird er es nicht unterlassen, die Welt wissen zu lassen, daß er selber weit über die im Übereinkommen festgelegten Verpflichtungen hinausgeht.

Minderheit veranlaßten in Gruppen von Mitgliedern Besprechungen über diese Tatsache und über gewerkschaftliche Organisierung im allgemeinen, im Hinblick auf die schließliche Rückeroberung der Herrschaft über die Gewerkschaften. Andere Gruppen arbeiteten in derselben Richtung, meist in enger Verbindung mit verschiedenen politischen Parteien — den Sozialdemokraten, den Republikanern und den Katholiken —, obwohl wir immer und immer wieder die Aufforderung an sie gerichtet haben, daß die Organisierung auf rein gewerkschaftlicher Grundlage erfolgen soll.

Der Versuch, die Gewerkschaften zurückzuerobern, erwies sich als eine größere Aufgabe, als angenommen worden war. Das Ergebnis waren zwei Spaltungen des Allgemeinen Gewerkschaftsbundes, die erste von den Katholiken veranlaßt, die sich im Oktober 1948 abspalteten, um den Freien Italienischen Gewerkschaftsbund zu bilden, und die zweite von den Sozialdemokraten, Republikanern usw., die im Juni 1949 den Italienischen Gewerkschaftsbund gründeten. Sie machten sich an den Aufbau neuer Gewerkschaften, und der Italienische Landesverband der Eisenbahner trat der ITF im Oktober 1949 bei, während eine Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter den Beitritt noch erwog, als die in diesem Bericht behandelte Zeitspanne zu Ende ging. (Siehe weiter die Ausführungen über die Reise einer ITF-Delegation nach Italien, Seite 68).

Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen

Die Beziehungen zwischen der ITF und den angeschlossenen Organisationen bedürfen eines Kommentars lediglich in folgenden Fällen:

Finnische Transportarbeitergewerkschaft. — Die Finnische Transportarbeitergewerkschaft nahm an der Seeleute- und Hafentarbeiterkonferenz in Marseille vom 15. bis 18. Juli 1949 teil, und ihr Delegierter wurde zum Mitglied des Ausschusses der Berufsabteilung des WGB für Hafentarbeiter und Seeleute ernannt. Dies veranlaßte die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation, der Gewerkschaft mitzuteilen, daß die Mitgliedschaft in der Hafentarbeiter- und Seeleuteabteilung des WGB mit der Mitgliedschaft in der Skandinavischen Föderation und nach ihrer Auffassung auch mit der in der ITF unvereinbar sei. Der Gastdelegierte der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft, der dem Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes in Oslo vom 25. bis 30. September 1949 beiwohnte, erklärte dem Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, seine Gewerkschaft habe beschlossen, die Mitgliedschaft bei der Föderation aufrechtzuerhalten und der Seeleuteabteilung des WGB nicht beizutreten. Zu letzterem wäre ihrerseits ein besonderer Beitritt erforderlich, da sie dem Finnischen Gewerkschaftsbund, der ein Mitglied des WGB ist, nicht mehr angehöre.

Wir haben vom Finnischen Transportarbeiterverband diesbezüglich keine Mitteilung erhalten. Die letzte Mitteilung, die wir vor der Abfassung dieses Berichtes (Januar 1950) erhalten haben, datierte vom 6. Oktober 1949 und drehte sich um angebliche Fälle der Maßregelung von Streikenden. Eine ähnliche Mitteilung wurde unter demselben Datum an den WGB gesandt.

Der Mitgliederbestand der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft scheint stark zurückgegangen zu sein. Nach Schätzungen eines Funk-

Es trifft zu, daß hie und da die Arbeitgeber die Tatsache, daß ein internationales Übereinkommen Normen festlegt, die den in ihrem Lande gebräuchlichen unterlegen sind, für reaktionäre Beweisführung ausnützen können. Wenn sie Lust haben, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern und sich stark genug fühlen, so werden sie es tun, ob es ein internationales Übereinkommen gibt oder nicht. Ihre eigene Stärke oder die Schwäche der Gewerkschaften werden ihnen als Vorwand genügen. Wenn die Arbeitgeber jedoch schwach sind und die Gewerkschaften stark, dann erleidet dieses Argument dasselbe Schicksal wie alle andern Vorwände der Arbeitgeber.

Die gewerkschaftliche Aktion zur Ratifizierung eines internationalen Übereinkommens, dessen Normen den im betreffenden Land herrschenden Verhältnissen unterlegen sind, ist ein Akt der Solidarität gegenüber den Arbeitern, die nicht im Genusse der Minimalnormen des Übereinkommens stehen. Dasselbe gilt für die Aktion zur Annahme eines Übereinkommens, das den Arbeitern der Länder, die weniger entwickelt sind als das eigene, zugute kommen soll.

6. Die 40-Stunden-Woche kann im Verkehrswesen nicht unabhängig von allen anderen Industrien eingeführt werden

Dieses Argument ist stark, ist aber nicht ein wirklicher Einwand. Wir vertreten die Ansicht, daß die 40-Stunden-Woche nötig ist, um auf dem Wege des sozialen Fortschrittes eine neue Etappe zurückzulegen. Alle Arbeiter haben ein Recht darauf. Wir müssen deshalb versuchen, die ganze Gewerkschaftsbewegung mit uns zu reißen. Der Übereinkommensentwurf für die 40-Stunden-Woche im Verkehrswesen muß als erster Schuß eines allgemeinen Feldzuges zugunsten der Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche betrachtet werden.

Die nicht widerlegten Einwände

Welches auch der Wert sein mag, den man den vorstehend aufgeführten Widerlegungen beimißt, so bleibt doch die Tatsache, daß in den Besprechungen zwei Einwände vorgebracht wurden, die nicht widerlegt worden sind, auch nicht teilweise. Der erste lautet, das „französische Prinzip“ sei keine wahre Zwischenstufe zwischen der 48- und der 40-Stunden-Woche. Dieses Prinzip erhalte die 48-Stunden-Woche, wo sie bereits bestehe, und mache die Verkürzung der Arbeitszeit von zukünftiger Arbeitslosigkeit abhängig. Es schaffe überdies ein Lohngefüge, das die Verkürzung der Arbeitszeit gerade in Zeiten wirtschaftlicher Krisen erschwere.

Der zweite, nicht widerlegte Einwand wurde von einer ganzen Anzahl Eisenbahner- und Straßentransportarbeitergewerkschaften vertreten, welche jede Überzeitarbeit grundsätzlich bekämpfen. Für diese Organisationen ist Überzeitarbeit ein Übel, das möglichst weitgehend vermieden und ausgeschaltet werden muß. Aus diesem Grunde haben sie veranlaßt, daß in die Vorschriften oder Tarifverträge eine oberste Grenze der im Zeitraum eines Jahres zugelassenen Überstunden aufgenommen wurde. Dort, wo eine solche Grenze besteht, beträgt die Gesamtzahl der

tionärs des Finnischen Gewerkschaftsbundes hat die Gewerkschaft von den 22 000 Mitgliedern, die sie im Mai 1948 besaß, etwa 15 000 bis 17 000 verloren.

Gegen Mitte 1948 trennten sich 46 Ortsgewerkschaften von Kraftfahrern von der Gewerkschaft und gründeten am 27. September desselben Jahres einen neuen Verband der Finnischen Straßentransportarbeiter, der im Juli 1949 einen Bestand von 5000 Mitgliedern angab. Im August und September 1949, als eine kommunistische Streikbewegung sich in Finnland in vollem Schwung befand, rekrutierte der Verband 2000 neue Mitglieder. Er ist dem Finnischen Gewerkschaftsbund angeschlossen.

Versuche wurden unternommen, um diese bedauerliche Spaltung zu beheben. Zunächst versuchte der Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, Kollege John Christensson, die Parteien zu versöhnen, jedoch ohne Erfolg. Am 26. November 1948 schrieben wir auf Ersuchen des Generalsekretärs des Finnischen Seeleuteverbandes, Kollege Wälläri, an den Finnischen Transportarbeiterverband und den Finnischen Gewerkschaftsbund und forderten beide auf, bei der Wiederherstellung der Einheit mitzuwirken. Wir führten weiter aus:

„Nach den Satzungen der ITF kann eine Transportarbeitergewerkschaft in einem bestimmten Lande nur zum Beitritt zugelassen werden nach Befragung und mit der Zustimmung der anderen Transportarbeitergewerkschaften, die in dem betreffenden Lande der ITF bereits angeschlossen sind. Was dies in bezug auf die finnischen Kraftfahrer bedeutet, liegt auf der Hand — unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist es ihnen nicht möglich, an internationaler Gewerkschaftsarbeit teilzunehmen, bis die Lage auf nationaler Ebene wiederhergestellt ist.“

Keine der beiden Organisationen beantwortete diesen Brief. Die Gelegenheit wurde weiter kompliziert durch einen Grenzstreit. Der Transportarbeiterverband organisiert auch Kraftfahrer, die bei Industrie- und Handelsfirmen angestellt sind. Nach der Auffassung des Gewerkschaftsbundes und anderer betroffener Gewerkschaften handelt es sich um eine Verletzung des Grundsatzes der „Organisierung in Industriegewerkschaften“, wonach die Arbeiter der Gewerkschaft ihrer Industrie angehören müssen ohne Rücksicht auf ihren Beruf.

Landesverband der chinesischen Seeleute. — Diese Gewerkschaft trat der ITF 1935 bei. Während des Krieges waren die Beziehungen unterbrochen, und obschon sie nach dem Kriege wieder angeknüpft wurden, waren sie nicht so eng, wie wir hätten wünschen können, was ohne Zweifel den Nachkriegsschwierigkeiten zuzuschreiben ist. Im Jahre 1946 zahlte die Gewerkschaft £ 20 an Mitgliederbeiträgen und versprach, 1948 an die Kosten unseres Büros in Singapur \$ 100 beizutragen, wobei sie dem Bedauern darüber Ausdruck gab, daß ihr ein größerer Beitrag nicht möglich sei. Der versprochene Betrag ist nicht eingetroffen.

Die Gewerkschaft beschickte unseren Osloer Kongreß mit zwei Delegierten, ihrem Generalsekretär L. S. Wong und W. C. Sun. Unglücklicherweise wurden sie auf ihrer Reise aufgehalten und trafen erst am Abend vor dem Abschluß des Kongresses ein, so daß für Besprechungen wenig Zeit war. Es wurde vereinbart, daß sie unser Büro in London besuchen

Überstunden in keinem Falle mehr als 200 und im allgemeinen weniger. Die Gewerkschaften, die diesen Grundsatz vertreten, weisen darauf hin, daß das „*französische Prinzip*“ mehr als 400 zusätzliche Überstunden im Jahr schaffen würde. Sie sind nicht gewillt, bis 600 Überstunden, wovon mehr als 400 regelmäßig wären, für die gesamte Belegschaft der betreffenden Betriebe in Kauf zu nehmen. Die Annahme des „*französischen Prinzips*“ würde die Grundlage ihrer Arbeitszeitpolitik völlig zerstören. Das „*französische Prinzip*“ ist für internationale Arbeitsübereinkommen ungeeignet.

Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben die Besprechungen über die Aufnahme des „*französischen Prinzips*“ in internationale Arbeitsübereinkommen lediglich unter einer beschränkten Zahl von Gewerkschaften stattgefunden. Einigkeit ist lediglich in der Internationale der öffentlichen Dienste erzielt worden. Mit Schreiben vom 23. März 1950 hat ihr Sekretär uns folgendes mitgeteilt:

„Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 11. Juli 1949, worin Sie uns mitteilen, daß die Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr auf Ihrem Kongreß des Jahres 1950 unter besonderer Bezugnahme auf die Utrechter EntschlieÙung betreffend die 40-Stunden-Woche zur Sprache gelangen wird.

Ich möchte Ihnen mitteilen, daß diese Frage von unserem Exekutivkomitee auf dessen Sitzung vom 20. Februar 1950 in Oslo gründlich besprochen worden ist.

Es wurde einstimmig beschlossen, Ihnen mitzuteilen, daß unser Exekutivkomitee der Auffassung ist, daß der Vorschlag der 40-Stunden-Woche in den Übereinkommensentwurf aufgenommen werden soll, der dem Internationalen Arbeitsamt gemäß der Utrechter EntschlieÙung zu unterbreiten ist.

Wir hoffen daher, daß die weitere Prüfung der Frage durch Ihr Exekutivkomitee und Ihren Kongreß zu dem Beschluß führen wird, zur Verwirklichung dieser Forderung weiterhin zusammenzuarbeiten.“

In der ITF liegen die Dinge anders. In jeder der beiden interessierten Sektionen gibt es Anhänger, aber auch entschlossene Gegner des „*französischen Prinzips*“. Es gibt auch was man „*schwankendes Element*“ nennen könnte, d. h. Organisationen, denen das „*französische Prinzip*“ gleichzeitig verlockend und zweifelhaft erscheint.

Auf jeden Fall scheint gewiß, daß die Möglichkeit einer Einigung noch viel geringer wäre, wenn die Gesamtheit der Gewerkschaften und darüber hinaus auch die Regierungen und Arbeitgeberorganisationen aus mehr als fünfzig Ländern aufgefordert würden, an der Aussprache teilzunehmen und ihre Meinung zu äußern.

Die Aussicht, in die Minderheit versetzt zu werden, ist kein Grund, um eine Forderung aufzugeben, doch scheint es nun im Lichte der stattgefundenen Besprechungen, daß das „*französische Prinzip*“ eine ungeschickte Art ist, die Forderung der 40-Stunden-Woche zu stellen. Der Hauptfehler dieses Prinzips liegt darin, daß es die 40 Stunden nur zum Schein einführt und den Übergang vom Schein zur Wirklichkeit von Arbeitslosigkeit abhängig macht. Der Übergang vom Zwölf- oder Zehnstun-

sollten, doch erhielten wir wenige Tage später einen Brief, der besagte, daß sie ihre Verabredung nicht einhalten konnten und direkt von Oslo nach Shanghai zurückreisten.

Dies war um so bedauerlicher, als wir gehofft hatten, mit ihnen die Frage der organisatorischen Zugehörigkeit von chinesischen Seeleuten zu klären, die sich im Ausland niedergelassen haben. Die Gewerkschaft betrachtete sich für diese Seeleute zuständig. Glücklicherweise befand sich Wong im November und Dezember 1948 in Genf, um der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses beizuwohnen. Nach einer Aussprache, die die Kollegen Oldenbroek und Reed mit ihm pflegten, wurde vereinbart, daß der Chinesische Seeleuteverband den Anspruch auf Vertretung der fraglichen Seeleute aufgab, eine Abmachung, von der gehofft wurde, sie werde den Zusammenschluß der Seeleutegewerkschaft in Häfen wie Hongkong und Singapur, die in Gruppen aufgesplittert waren, von denen einige vom Chinesischen Seeleuteverband in Shanghai abhingen, während andere unabhängig zu bleiben wünschten, erleichtern.

Wir haben von Wong seit diesen Besprechungen nichts mehr gehört, doch hätte dies kaum anders sein können, da Shanghai unter kommunistischer Herrschaft steht.

Indischer Eisenbahnverband. — Diese Organisation trat der ITF vor mehr als zwanzig Jahren bei, zahlte jedoch in der Zwischenzeit nur während einigen wenigen Jahren einen nominellen Mitgliederbeitrag von 100 Rupien. Auf Delegiertenversammlungen des Verbandes gemachte Erklärungen zeigen jedoch, daß sich der Verband immer noch als Mitglied der ITF betrachtet und an ihrer Tätigkeit interessiert ist. Der Briefwechsel ist nicht so regelmäßig wie wir wünschen könnten, zeigt jedoch auch unter den herrschenden Umständen, daß die Organisation wenigstens im Geiste mit uns ist. Da wir wissen, mit welchen Schwierigkeiten sie zu kämpfen hat, haben wir sie in unseren Reihen behalten.

Wir haben vernommen, daß eine kürzliche Delegiertentagung beschlossen hat, die aktive Mitgliedschaft, gekürzte Mitgliederbeiträge vorzusetzen, wieder aufzunehmen, bis zum Ende der Berichtsperiode steht eine diesbezügliche offizielle Mitteilung jedoch noch aus.

Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft. — Diese Organisation gehört der ITF seit mehr als zwanzig Jahren an. 1942 ereignete sich ein Wechsel in der Leitung, der jedoch keine ungünstigen Auswirkungen auf die Beziehungen zur ITF hatte. Im August 1946 wurden die Mitgliederbeiträge für die Jahre 1939 bis 1946 in Übereinstimmung mit einem bei Kriegsausbruch gemachten Versprechen bezahlt, doch wurde alsdann der Briefwechsel seltener. Aufforderungen zur Entrichtung der Mitgliederbeiträge für die Jahre 1947, 1948 und 1949 blieben lange unbeantwortet.

In den Jahren 1948 und 1949 vermehrten sich in der Zeitung der Gewerkschaft die Hinweise darauf, daß Kommunisten und ihre Mitläufer die Organisation beherrschten und häufige Auseinandersetzungen in den Häfen und Zusammenstöße mit der neuseeländischen Arbeiterregierung verursachten.

Am 12. Oktober 1949 schrieb uns die Gewerkschaft in Sachen kanadischer Seeleutekonflikt und beklagte sich darüber, daß die ITF es

dentag zum Achtstundentag wurde nicht unter dem Drucke der Arbeitslosigkeit verwirklicht. Dem Übergang von der 48- zur 40-Stunden-Woche in den Vereinigten Staaten, Australien und Neuseeland und der Verkürzung der Arbeitswoche von 48 auf 44 Stunden in Großbritannien ging nicht eine mit Arbeitslosigkeit verbundene Krise voraus, sondern ein kräftiger gewerkschaftlicher Vorstoß.

Es ist äußerst unwahrscheinlich, daß es den Konferenzstrategen gelingen würde, die Annahme eines auf dem „*französischen Prinzip*“ aufgebauten internationalen Übereinkommens zu erreichen. Und falls es ihnen gelingen sollte, so bestände die praktische Gewißheit, daß keine einzige Ratifizierung verzeichnet würde. Keine Regierung würde sich im voraus zur Verkürzung der Arbeitszeit im Falle von Arbeitslosigkeit verpflichten, zu einer Verkürzung von einer bis acht Stunden, je nach dem Ausmaß der Arbeitslosigkeit, ohne die geringste Möglichkeit, alle sozialen, wirtschaftlichen und politischen Faktoren zu kennen, die eine allfällige sich einstellende Arbeitslosigkeit begleiten würden.

Es kann daraus kein anderer Schluß gezogen werden als der, daß das „*französische Prinzip*“ für internationale Arbeitszeit-Übereinkommen ungeeignet ist.

Schlusfolgerungen

Die Aufgabe des „*französischen Prinzips*“ stellt aufs neue die Frage: Soll eine Aktion im Hinblick auf die Annahme neuer internationaler Übereinkommen über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen und im Straßenverkehr unternommen werden? Falls ja, welches soll die Arbeitszeit sein: 40 Stunden pro Woche oder eine andere Zahl unter 48?

Die Erfahrung lehrt, daß die Einverleibung einer gewerkschaftlichen Forderung in ein internationales Arbeitsübereinkommen voraussetzt, daß sie in den meisten industrialisierten und semi-industrialisierten Ländern bereits weitgehend verwirklicht ist. Der gegenwärtige Bereich der tatsächlichen Anwendung der 40-Stunden-Woche im Eisenbahn- und Straßenverkehr, beträchtlich wie er ist, ist noch nicht groß genug, um die Hoffnung zu rechtfertigen, daß die Internationale Arbeitskonferenz durch die Annahme eines Übereinkommens erklärt, daß ohne Verzug die 40-Stunden-Woche bei den Eisenbahnen und im Straßenverkehr aller Länder der Erde verwirklicht werden soll. Es ist auch unwahrscheinlich, daß die Arbeitskonferenz sich zugunsten der Verallgemeinerung der 44-Stunden-Woche ausspricht, falls wir uns entschließen sollten, die Ausarbeitung von Übereinkommen zu verlangen, die die Arbeitszeit auf 44 Stunden pro Woche beschränken.

Was die Eisenbahner der industrialisierten und semi-industrialisierten Länder anbetrifft, so hat das Washingtoner Übereinkommen über den Achtstundentag seine Pflicht getan. Die Eisenbahnersektion der ITF hat erklärt, daß die nächste Etappe ein Übereinkommen über die 40-Stunden-Woche sein muß. Bevor diese Etappe zurückgelegt werden kann, ist erforderlich, daß die Eisenbahnergewerkschaften in dem beträchtlichen Teile der Welt, wo die 48-Stunden-Woche noch die Norm ist, sich bestreben, bald für die Gesamtheit der Eisenbahner, bald für die Gruppen, deren Beruf am unangenehmsten oder mühsamsten ist, Arbeitszeitverkürzungen zu erzielen, und zwar sind beträchtliche Erfolge vonnöten.

unterlassen habe, ihr gewisse Mitteilungen zu machen, die an den Neuseeländischen Gewerkschaftsbund gesandt worden seien. Wir erfuhren, daß der Neuseeländische Gewerkschaftsbund Presstelegramme über die gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute der ITF vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam zitiert hatte — die die freien Gewerkschaften zur Verteidigung gegen die Umtriebe der Kommunisten aufforderte, die Einsetzung eines Aktionskomitees der ITF anregte und den Ausschluß des Kanadischen Seeleuteverbandes aus der ITF verlangte — und daß der Neuseeländische Gewerkschaftsbund der Neuseeländischen Hafentarbeitergewerkschaft bei dem Versuch, diese von der Unterstützung des Kanadischen Seeleuteverbandes abzubringen, vom Inhalt dieser Telegramme Kenntnis gegeben hatte.

In einem Antwortschreiben vom 24. Oktober wiesen wir darauf hin, daß alle von der ITF den Mitgliedsverbänden über den kanadischen Seeleutekonflikt zugestellten Mitteilungen, einschließlich der Pressemitteilung vom 25. April 1949 und des Rundschreibens vom 17. Mai, die die Aktion des Kanadischen Seeleuteverbandes verurteilten, auch an die Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft gesandt worden waren, sowie, daß keine Mitteilung an den Neuseeländischen Gewerkschaftsbund gesandt worden war. Wir erklärten auch, daß es sich für die Gewerkschaft geziemt hätte, mit der ITF Rücksprache zu nehmen, bevor sie sich entschloß, den Kanadischen Seeleuteverband zu unterstützen.

In einem Schreiben an die ITF hat sich die Gewerkschaft als eine Organisation mit „langjähriger und finanzieller Zugehörigkeit“ zur ITF bezeichnet. Tatsache ist, daß die Gewerkschaft sich mit der Bezahlung der Mitgliederbeiträge für die Jahre 1947, 1948 und 1949 im Rückstand befand, worauf wir sie in unserem Antwortschreiben vom 24. Oktober aufmerksam machten. Am 7. November erhielten wir einen vom 21. Oktober datierten Brief, der zwei Bankanweisungen enthielt (wovon eine über £ 112 vom 18. Juni 1948). Der Gesamtbetrag der beiden Anweisungen war £ 235.8.10, was der Gesamtsumme der von der Gewerkschaft in bezug auf die vorausgehenden drei Jahre geschuldeten Mitgliederbeiträge entsprach.

Der Landeskongreß des Neuseeländischen Hafentarbeiterverbandes trat am 6. Dezember 1949 zusammen. Der „Daily Herald“ vom 16. Dezember enthielt einen telegraphischen Bericht aus Wellington, wonach die Gewerkschaft unter Mißachtung von Beschlüssen des Neuseeländischen Gewerkschaftsbundes und der ITF beschlossen hatte, dem WGB beizutreten.

Bis zum Augenblick der Abfassung dieses Berichtes (Januar 1950) hatte die Gewerkschaft der ITF in dieser Sache noch nicht geschrieben.

Norwegischer Transportarbeiterverband. — Der Norwegische Transportarbeiterverband feierte im Jahre 1946 sein fünfzigjähriges Bestehen. Wir ergriffen die Gelegenheit unseres Osloer Kongresses, um ihm zu Ehren des Ereignisses eine Vorsitzendenglocke mit passender Inschrift zu überreichen.

Spanische Gewerkschaften. — Der spanische Eisenbahnerverband und der spanische Transportarbeiterverband stellten die Zahlung von Mitgliederbeiträgen ein, als der spanische Bürgerkrieg im Jahre 1939 zu Ende ging, obwohl sie ihre Tätigkeit als Geheimbewegung

Es gibt Länder, wo das Washingtoner Übereinkommen immer noch eine große Bedeutung für die Eisenbahner besitzt. Hier können Griechenland und Indien angeführt werden, doch würde sich bei einer Untersuchung wahrscheinlich herausstellen, daß das Washingtoner Übereinkommen auch in gewissen andern Ländern noch nicht gänzlich zur Anwendung gelangt. Die Gewerkschaften dieser Länder haben einen Rückstand aufzuholen. Sie können auf den Beistand der ITF zählen, falls sie darum ersuchen.

Für die Arbeiter im Straßenverkehr liegt das erste Ziel darin, das Übereinkommen aus dem Jahre 1939 in die Wirklichkeit umzusetzen. Wer dieses Ziel bereits erreicht oder sogar überschritten hat, muß denen, die im Rückstand sind, beistehen. Wie im Falle der Eisenbahnen, so muß auch hier die Aktion eine internationale sein, in dem Sinne, daß sie in allen Ländern gleichzeitig vor sich gehen muß. Sie muß unermüdlich darauf abzielen, die Bürde der Arbeit zu erleichtern durch die Verkürzung der Arbeitszeit auf eine Dauer, die so nahe als möglich bei der 40-Stunden-Grenze liegt.

Der Rhythmus des im Eisenbahn- und Straßenverkehr zu verwirklichenden Fortschrittes wird uneinheitlich sein, da er unter dem Einfluß einer Reihe von Faktoren steht, die von Land zu Land verschieden sind. Die wichtigsten dieser Faktoren sind: die Stärke und Kampfkraft der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung des betreffenden Landes, die Stärke und Kampfkraft der Eisenbahner- und Straßentransportarbeitergewerkschaften, die wirklichen Möglichkeiten des Landes und der Grad des Wohlstandes der Verkehrsbetriebe.

Wenn es auch wahr ist, daß die Eisenbahner, wie auch die übrigen Transportarbeiter, oft an der Spitze des sozialen Fortschrittes marschieren und oft die Masse der andern Arbeiter überflügeln, so muß doch auch gesagt werden, daß der Möglichkeit, den Vorsprung zu vergrößern, Grenzen gesetzt sind. Wenn ein gewisser Punkt erreicht ist, dann kann eine Arbeiterkategorie nur unter der Bedingung weiter vorrücken, daß alle Kategorien nachrücken und der Abstand zwischen der Spitze und dem Schlußteil des Zuges verringert wird.

Was die wirtschaftlichen Möglichkeiten anbetrifft, so sind auch diese von Land zu Land verschieden, wie auch im einzelnen Lande von Zeitabschnitt zu Zeitabschnitt. Es scheint, daß der Krieg die Ungleichheiten noch verschärft hat. Ein Faktor, der die wirtschaftlichen Möglichkeiten der demokratischen Länder wesentlich verringert, ist die Tatsache, daß sie einen beträchtlichen Teil des nationalen Arbeitsertrages für die Verteidigung gegen einen allfälligen Angriff aufwenden müssen. Dieser Faktor, vielleicht noch mehr als die wirtschaftlichen Folgen der Kriegszerstörungen, ist der Grund, warum der im Laufe des letzten Vierteljahrhunderts erzielte beträchtliche technische Fortschritt noch nicht sofort in die große Maßnahme des sozialen Fortschrittes umgesetzt werden kann, die die 40-Stunden-Woche darstellt.

Die Aktion beim Internationalen Arbeitsamt zugunsten der 40-Stunden-Woche muß auf bessere Zeiten verschoben werden.

Wir beantragen, diese Schlußfolgerung folgendermaßen in Worte zu fassen:

weiterführten. Am 8. Mai 1948 erklärte ihr Pariser Vertreter in einem Brief, daß die beiden Organisationen wieder Mitgliederbeiträge zu zahlen wünschten, für 12 000 bzw. 13 000 Mitglieder.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, unter denen diese Gewerkschaften notwendigerweise arbeiten, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Sitzung in Oslo, die Mitgliederbeiträge der spanischen Organisationen auf 25% der normalen Sätze festzusetzen.

Beziehungen mit nicht angeschlossenen Organisationen

Dänischer Verband der Eisenbahnbeamten. — In einem bestimmten Augenblick während der Berichtszeit hofften wir auf den Beitritt des Dänischen Verbandes der Eisenbahnbeamten. Ein diesbezüglicher Antrag wurde vom ihrem Generalsekretär auf dem zweijährlichen Kongreß der Vereinigung vertreten, jedoch mit 46 gegen 26 Stimmen bei 50 Enthaltungen abgelehnt.

Isländischer Verband der Funkoffiziere. — Der Isländische Verband der Funkoffiziere erkundigte sich im Februar 1949 über Aufnahmebedingungen, gab der Sache jedoch nach der Auskunftserteilung keine weitere Folge.

Norwegische Lotsenvereinigung. — Anlässlich des Kongresses des Norwegischen Transportarbeiterverbandes im September 1949 wurden mit dem Leiter der norwegischen Lotsenvereinigung Beziehungen aufgenommen. Die Anregung, der ITF beizutreten, wurde freundlich aufgenommen. Die Vereinigung erkundigte sich über die Organisierung von Lotsen in anderen Ländern und ihre Beziehungen zur ITF. Eine Untersuchung in dieser Sache war zu Ende der Berichtszeit im Gange.

Neuseeland. — Die Frage des Beitrittes zur ITF wurde auf einer Tagung der Neuseeländischen Transportarbeiter-Föderation am 17. Februar 1948 behandelt. Auf Ersuchen ihres Sekretärs sandten wir am 24. März 1948 Angaben über die Höhe der Mitgliedsbeiträge sowie über die Haltung der ITF gegenüber dem WGB. Seither sind keine weiteren Mitteilungen eingetroffen. Der Neuseeländische Hafentarbeiterverband, der der Föderation als Mitglied angehört, ist der ITF seit manchen Jahren angeschlossen; Ende 1949 trafen jedoch Berichte ein, wonach der Verband dem WGB beigetreten ist (siehe Seite 34 dieses Berichtes).

Einzelheiten über die Beitrittsbedingungen wurden auf Ersuchen auch dem Verein der Neuseeländischen Eisenbahnbeamten zugesandt.

Südafrika. — Anfangs 1948 bestanden gute Ausichten auf Anschluß zweier südafrikanischer Eisenbahnerorganisationen. Aus einem Schreiben von Van Niekerk, dem Leiter des Verbandes des Lokomotivpersonals, ergab es sich, daß der Verband einem Anschluß günstig gesinnt war, wozu jedoch vorerst die Satzungen abgeändert werden müßten, was in naher Zukunft zu erwarten sei.

Nach einer auf unser Ersuchen von De Vries, dem damaligen Arbeitnehmergebiet für Südafrika im Verwaltungsrat des IAA, unternommenen Annäherung erhielten wir ein Schreiben des Sekretärs des Beratenden Bundesausschusses der Eisenbahner- und Hafentarbeiterverbände, worin erklärt wurde, die Frage des Beitritts befinde sich in Beratung, doch müßten zuerst von den sechs betreffenden Verbänden einige Satzungsänderungen vorgenommen und unter ihnen finanzielle Verein-

Entwurf einer EntschlieÙung

In der Erwägung, daß das im Jahre 1919 in Washington über den Achtstundentag angenommene Übereinkommen sich auf die Sozialpolitik der demokratischen Welt vorteilhaft ausgewirkt und zur Verallgemeinerung des Achtstundentages für die große Mehrzahl der Eisenbahner der Welt beigetragen hat;

In der Erwägung, daß dieses Übereinkommen seine volle Wirkung für die Eisenbahner Griechenlands, Indiens und anderer in ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zurückgebliebener Länder noch nicht erzielt hat;

In der Erwägung, daß dieses Übereinkommen dazu beigetragen hat, die Arbeitsbedingungen zahlreicher StraÙentransportarbeiter zu verbessern;

In der Erwägung, daß die Anwendung des Übereinkommens von 1939 über die Arbeitszeit im StraÙenverkehr geeignet ist, für zahlreiche Arbeiter, deren Arbeitsbedingungen noch viel zu wünschen übrig lassen, einen merklichen Fortschritt zu erzielen;

In der Erwägung, daß die 40-Stunden-Woche nun in den Vereinigten Staaten, Australien und Neuseeland für die übergroÙe Mehrzahl der Eisenbahner und für einen beträchtlichen Teil der StraÙentransportarbeiter die Norm ist;

In der Erwägung, daß die 44-Stunden-Woche in Großbritannien nun in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich der Eisenbahnen und des StraÙenverkehrs, die Norm ist;

In der Erwägung, daß der Zweck des technischen Fortschrittes darin liegen muß, die Mühsal der Menschen und insbesondere die Arbeitszeit zu vermindern;

In der Erwägung, daß die wirtschaftlichen Folgen des Krieges und die Notwendigkeit für die demokratischen Länder, einen großen Teil ihres Volkseinkommens zur Verteidigung gegen einen allfälligen Angriff aufzuwenden, in einem großen Teile der Welt die Wirkungen der durch den technischen Fortschritt ermöglichten größeren Arbeitsleistung zunichte machen und der Verallgemeinerung der 40-Stunden-Woche im Wege stehen;

In der Erwägung, daß diese Hindernisse vorübergehender Natur sind,

Beglückwünscht der Kongreß die Eisenbahner und StraÙentransportarbeiter, die die 40- oder 44-Stunden-Woche verwirklicht oder auf andere Weise Bedingungen erzielt haben, die besser sind als die in dem Übereinkommen über den Achtstundentag festgelegten;

Fordert alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften auf, unermüdlich die Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben, um so rasch wie dies die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Lande gestatten, die Arbeitszeitgrenze von 40 Stunden in der Woche zu erreichen;

Fordert alle Gewerkschaften der StraÙentransportarbeiter auf, sich des Übereinkommens von 1939 zu bedienen, um die Arbeitsbedingungen derjenigen ihrer Mitglieder zu verbessern, die noch nicht im Genusse des durch dieses Übereinkommen festgelegten Mindestschutzes stehen;

barungen getroffen werden. Er nähre die Hoffnung, daß sich die Angelegenheit innerhalb weniger Monate werde regeln lassen, wonach einem Beitrittsbeschluß nichts mehr im Wege stehe.

Die Wahlniederlage von General Smuts und der Triumph der Nationalistischen Partei Dr. Malans hat die Lage verändert. Die Beziehungen werden aufrechterhalten und sind freundlich, doch ist es klar, daß die Zeit zum Beitritt noch nicht gekommen ist.

Hinter dem Eisernen Vorhang. — Obschon wir die Idee, mit den Transportarbeiterorganisationen in den Satellitenstaaten Sowjetrußlands unter den herrschenden Verhältnissen irgendwelche direkten Beziehungen anzuknüpfen, längst aufgegeben haben, haben einige dieser Organisationen versucht, westliche Transportarbeitergewerkschaften an ihrem Tun zu interessieren.

Anfangs 1948 schrieben die Eisenbahner- und die Seeleutegewerkschaft Bulgariens an Transportarbeitergewerkschaften im Westen. Zur Hauptsache beschränkte sich ihr Schreiben darauf, ihre wirtschaftlichen und sozialen Errungenschaften zu preisen. Es schloß jedoch mit einem Appell, die Reihen der Transportarbeitergewerkschaften zu schließen, um dem neuen, von den Herrschern der USA, Großbritanniens und Frankreichs geplanten kapitalistischen Krieg Widerstand zu leisten. Zwei unserer Mitgliedsverbände machten uns auf dieses Schreiben aufmerksam: Die belgische Transportarbeitergewerkschaft hatte darauf nicht geantwortet, während der Britische Landesverband der Seeleute die Antwort gab, nach ihrer Meinung sei der rechte Platz aller Transportarbeitergewerkschaften in der ITF.

Was Ungarn anbetrifft, so haben wir einen Bericht über die allgemeine Delegiertenversammlung vom 1. bis 3. Dezember 1947 erhalten. Es ist der Erwähnung wert, daß, obschon wir vor einiger Zeit das Spital der Eisenbahner mit Medikamenten im Werte von £ 500 beschenkten und die Organisation mit Auskünften über Arbeitsbedingungen in Westeuropa versorgten (der Empfang weder der Medikamente noch der Auskünfte wurde, nebenbei erwähnt, je von der Gewerkschaft bestätigt), die Delegiertenversammlung Begrüßungstelegramme an den WGB und an den Französischen Eisenbahnerverband sandte, jedoch nicht an die ITF. Ende 1947 und anfangs 1948 fand in der ungarischen Gewerkschaftsbewegung eine gründliche Säuberung statt. Arbeiter, die einen Mangel an Begeisterung über die Verschmelzung der Sozialistischen mit der Kommunistischen Partei zeigten, wurden rücksichtslos von gewerkschaftlichen Posten und Arbeitsstellen entfernt. Das Ergebnis war, daß manche ihre Parteizugehörigkeit aus Sicherheitsgründen wechselten.

Im Dezember 1948 erklärten uns ungarische Emigranten, darunter der frühere ungarische Außenminister und der frühere ungarische Gesandte in London, daß das Bedürfnis bestehe, den Rundfunksendungen für die Länder hinter dem Eisernen Vorhang beim Britischen Rundfunk mehr Zeit einzuräumen. Sie versicherten uns, daß die Bevölkerung dieser Länder in ihrer großen Mehrheit innerlich die kommunistischen Regime ablehnten, in ihrem Widerstand jedoch durch wahrheitsgetreue, unvoreingenommene Nachrichten über die Weltereignisse bestärkt werden sollten. Diese Ansichten sind durch hinter dem Eisernen Vorhang lebende und arbeitende Personen, mit denen es uns möglich war, in Beziehung zu treten, bestätigt worden. Es wurde vorgeschlagen, die Rundfunksen-

Ersucht die Internationale Arbeitsorganisation, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen, in welchen Ländern und aus welchen Gründen die Arbeiter im Eisenbahn- und Straßenverkehr der Vorzüge, die ihnen das Washingtoner Übereinkommen verschaffen sollte, noch beraubt sind; und

Setzt der Gewerkschaftsbewegung der demokratischen Welt und der Internationalen Arbeitsorganisation die Aufgabe, zugunsten der neuen Generation einen erneuten Vorstoß in der Richtung des sozialen Fortschrittes zu unternehmen, insbesondere durch die Verwirklichung der 40-Stunden-Woche.

Für das Exekutivkomitee der ITF
der Berichterstatter: Paul Tofahrn

Zu Punkt 6

Vorgeschlagene Satzungsänderungen

(Anträge des Exekutivkomitees)

Artikel V, Der Generalrat

Ziffer 3 lautet: „Die Anzahl der gewählten Vertreter kann sich je nach dem Mitgliederstand der Föderation ändern, beträgt aber mindestens 20. Keine Organisation kann mehr als einen Vertreter haben und die Organisationen eines Landes zusammen nicht mehr als drei.“ Antrag: „drei“ durch „vier“ ersetzen.

Artikel XI, Regionale Gruppen

Ziffer 2 lautet: „Der mit der Leitung eines Zweigsekretariats beauftragte Sekretär und sein etwaiger Stellvertreter werden vom Exekutivkomitee der Föderation nach Rücksprache mit den beteiligten Organisationen ernannt.“ Antrag: Den Absatz ersetzen durch: „Sämtliche Funktionäre eines Zweigsekretariats werden vom Exekutivkomitee der Föderation nach Rücksprache mit den beteiligten Organisationen ernannt.“

Artikel XII, Fachsektionen

Ziffer 2, erster Satz, lautet: „Sektionskonferenzen werden vom Exekutivkomitee einberufen, das Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der Tagungen bestimmt.“ Antrag: „Sektionskonferenzen werden vom Exekutivkomitee einberufen und finden unter dessen Aufsicht statt. Das Exekutivkomitee bestimmt auch Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der Tagungen.“

Ziffer 3 lautet: „Sektionskonferenzen finden unter der Aufsicht des Exekutivkomitees statt. Den Sektionen steht es frei, einen Vorsitzenden zu wählen, der alsdann kraft seines Amtes dem Generalrat angehört, falls er nicht bereits ein gewähltes Mitglied dieses Organs ist.“ Antrag: Streichung des ersten Satzes. Den übrigen Text ersetzen durch:

„Jede Fachsektion hält anlässlich des ordentlichen Kongresses der Föderation eine Konferenz ab, bei welcher die anwesenden Sektionsvertreter einen Sektionsvorsitzenden wählen können. Sektionsvorsitzende sind kraft ihres Amtes Mitglieder des Generalrates der Föderation. Sollte eine Sektion von ihrem Recht zur Wahl eines Sektionsvorsitzenden keinen Gebrauch machen, so wird bei jeder Tagung ein Vorsitzender für die Dauer der Tagung gewählt.“

dungen sollten sich nicht auf Tatsachenberichte beschränken, sondern es sollten geeignete politische Kommentare gesendet werden, um den Leuten ein Verständnis der Ereignisse zu ermöglichen. Wir teilten diese Anregung den zuständigen Stellen mit und boten unsere Hilfe an — wie wir dies während des Krieges getan haben —, falls sie gewünscht werden sollte.

Die polnischen Sozialisten im Exil hielten im Sommer 1948 in Brüssel eine Konferenz ab. Karol Maxamin, ein früheres Mitglied des Generalrates der ITF nahm daran teil. Im November 1948, anlässlich einer Tagung des Exekutivkomitees der ITF in Paris, wurde Maxamin zur Abgabe einer Erklärung aufgefordert. Er erklärte, der Widerstand gegen das kommunistische Regime in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang sei wirklich, es gebe Geheimorganisationen und eine geheime Presse. Er forderte Unterstützung der Bewegung von außen, insbesondere durch Rundfunksendungen ähnlich denen, mit denen die verschiedenen nationalen Widerstandsbewegungen im Kriege unterstützt worden sind.

Beziehungen zwischen angeschlossenen Organisationen

Im allgemeinen sind die Beziehungen zwischen den angeschlossenen Verbänden lebhaft und herzlich, doch erübrigt sich in den meisten Fällen eine Erwähnung. Wir führen jedoch einige Beispiele an, die von besonderer Bedeutung sind oder bei denen das Sekretariat der ITF beteiligt war.

Frankreich und USA. — Als in Frankreich im April 1948 die Force Ouvrière-Transportarbeitergewerkschaften gebildet wurden, brachte der ITF-Vertreter in New York mehreren der Eisenbahnverbände der USA zur Kenntnis, daß die neuen Organisationen mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Dies hatte zum Ergebnis, daß sie sich zusammentaten und die französischen Gewerkschaften mit zehn dringend benötigten Schreibmaschinen versorgten.

Jugendlager der Eisenbahner in Deutschland. — Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands veranstaltete im Sommer 1949 in einer der schönsten Gegenden der Bayrischen Alpen ein Bildungs- und Erholungslager für die Mitglieder ihrer Jugendgruppen. Durch die ITF wurden rund 150 junge Mitglieder anderer europäischer Gewerkschaften eingeladen, zwei Wochen im Lager zuzubringen. Die Einladungen wurden angenommen, und nach den begeisterten Briefen einer Reihe von Teilnehmern zu schließen, scheint das Lager ein großer Erfolg gewesen zu sein. Es ist uns gegenüber erklärt worden, das deutsche Beispiel sei der Nachahmung in anderen Ländern wert, und zu Ende der Berichtszeit bestand Aussicht auf ein ähnliches Unternehmen in Großbritannien.

USA und Deutschland. — Auf Initiative des Präsidenten des Zugführerverbandes der USA, Fraser, der Deutschland 1947 einen Besuch abstattete, führten die amerikanischen Eisenbahnverbände eine Kleidersammlung für die deutschen Eisenbahner durch. 170 Ballen Kleider gelangten Ende Juli 1948 in die Hände der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Frankfurt.

Gemeinsamer Ausschuß der norwegischen Transportarbeiterverbände. — Sechs norwegische Transportarbeitergewerkschaften — Eisenbahner, Lokomotivpersonal, Seeleute, Schiffs-

Bericht zu Punkt 7 der Tagesordnung

Anträge der angeschlossenen Verbände

Antrag Nr. 1

Die ITF hat verschiedentlich die Wahl von Mitgliedern in Sonderausschüsse veranlaßt. Die Auslagen dieser Ausschußmitglieder mußten von ihren Gewerkschaften getragen werden. Dieser Zustand ist in mehrfacher Hinsicht unbefriedigend. Einerseits führt er zwangsläufig zu einer starken Einschränkung der Auswahl, da in jedem Falle zuerst festgestellt werden muß, ob die Gewerkschaft, der ein möglicher Kandidat angehört, imstande ist, die Kosten seiner Teilnahme an den Sitzungen zu tragen. Überdies sind die Auslagen für gewisse Gewerkschaften beträchtlich; und schließlich ist es nicht immer möglich, die Fähigkeiten und Eignung der zu wählenden Mitglieder zu berücksichtigen.

Aus diesen Gründen beantragen wir, der ITF-Kongreß 1950 möge beschließen, daß die Reise- und andern Kosten der Mitglieder solcher Ausschüsse von der ITF getragen werden. Die Mitgliederbeiträge an die ITF sollen dementsprechend erhöht werden.

Für den Schwedischen Transportarbeiterverband:
(gez.) Ragnar Helgeson

Bemerkungen und Empfehlungen des Exekutivkomitees

Der Antrag des Schwedischen Transportarbeiterverbandes bezieht sich auf die Kosten der Arbeit der Sektionsausschüsse.

Die Satzungen der ITF sehen die Einsetzung von Sektionsausschüssen an sich nicht vor. Sie sehen lediglich Sektionskonferenzen vor, und bestimmen darüber, daß die Reise- und andern Spesen der Delegierten, die an diesen Konferenzen teilnehmen, von den vertretenen Organisationen getragen werden.

Da die Sektionsausschüsse an sich nicht satzungsmäßig verankert sind, haben ihre Zusammenkünfte im Grunde genommen den Charakter von kleinen Sektionskonferenzen. Dafür aber trifft jede Sektion die Anordnungen, die ihr am besten passen. Die Größe der verschiedenen Sektionen, die Zahl und der strategische Charakter ihrer Tätigkeit sind doch von Sektion zu Sektion so stark verschieden, daß die Befolgung eines einheitlichen Verfahrens unmöglich ist. Die Seeleute z. B. müssen oft zusammentreten, da ihre Tätigkeit häufig internationale Koordination erfordert. Überdies ist es nicht nötig, jedesmal alle Vertreter der Gewerkschaften der Seeleutesektion zusammenzurufen, obschon gewöhnlich eine größere Teilnahme an diesen Tagungen nötig ist. Diese kleinen Konferenzen hat man mit der Zeit Ausschußsitzungen der Seeleutesektion genannt. Die damit verbundenen Auslagen werden von den Gewerkschaften getragen. Die Eisenbahnersektion ist die größte Sektion, doch sind ihre Probleme anderer Art. Im Falle der Eisenbahner kann mit der Vorbereitung der Sektionskonferenzen durch einen kleinen Ausschuß viel gewonnen werden.

Zwischen den beiden Extremen der Eisenbahner und der Seeleute gibt es z. B. die Binnenschiffer und die Hochseefischer. Deren Sektionen sind so klein, daß die Einsetzung von Sektionsausschüssen nicht gerechtfertigt wäre. Alle Zusammenkünfte würden fast notwendigerweise die Form

maschinisten und Transportarbeiter, die alle der ITF angeschlossen sind, und der Lotsenverband, der der ITF noch nicht angehört — haben ihren gemeinsamen Ausschuß aus der Vorkriegszeit neu gegründet. Er besteht auf nationaler Ebene aus den Vorständen der sechs Gewerkschaften und auf lokaler Ebene aus den Ortsgruppenausschüssen. Der Ausschuß befaßt sich mit allen Fragen, die mehr als eine Gewerkschaft interessieren, einschließlich internationaler Fragen. Das ERP und der Boykott von Panamaschiffen z. B. standen auf der Tagesordnung einer Versammlung im März 1949.

Belgien, Holland und Luxemburg. — Am 18. November 1948 traten Vertreter der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft, des Holländischen Offiziersverbandes der Handelsmarine und des Holländischen Transportarbeiterverbandes am Sitz der Belgischen Transportarbeitergewerkschaft in Antwerpen zusammen, um für regelmäßige Beratungen zwischen den Transportarbeitergewerkschaften der beiden Länder im Zusammenhang mit der zukünftigen Wirtschaftsunion der Beneluxländer zu sorgen. Es wurde beschlossen, einen beratenden Ausschuß mit dem Namen Benetra einzusetzen, mit Unterausschüssen für die Häfen, die Seeschifffahrt, Rhein- und Binnenschifffahrt, Seefischerei, Straßentransport und Flußbau. Dem Benetra-Ausschuß gehörten an: O. Becu (Belgische Transportarbeitergewerkschaft), Vorsitzender; J. J. A. Berger (Holländischer Transportarbeiterverband), Sekretär; P. de Vries (Holländischer Offiziersverband der Handelsflotte); R. Laan, T. Smeding und H. M. W. Westerlaken (Holländischer Transportarbeiterverband); R. Dekeyzor, G. Hendrickx, G. de Crom und W. Cassiers (Belgischer Transportarbeiterverband).

Auch die Eisenbahnergewerkschaften Belgiens, Luxemburgs und Hollands haben Vorkehrungen für ständige und systematische Zusammenarbeit getroffen, nicht nur unter sich, sondern auch mit Benetra.

von Sektionskonferenzen annehmen. Die damit verbundenen Auslagen müßten, nach den Satzungen, von den betreffenden Gewerkschaften getragen werden.

Die gegenwärtige Lage ist folgende:

Die Seeleutesektion besitzt einen „Sektionsausschuß“ mit unbestimmter Mitgliederzahl. An den Zusammenkünften nehmen gewöhnlich eine größere Anzahl Delegierte teil. Der Ausschuß tritt in unregelmäßigen Abständen, jedoch ziemlich häufig zusammen.

Die Eisenbahnersektion besitzt einen „Sachverständigenausschuß“ von fünf Mitgliedern, der im Jahre 1949 zweimal tagte. Die Zahl dieser Zusammenkünfte dürfte sich im Durchschnitt auf jährlich zwei belaufen.

Die Sektion Straßenverkehr besitzt einen „Sachverständigenausschuß“ von vier Mitgliedern, der im Jahre 1949 viermal tagte. Die Zahl dieser Zusammenkünfte dürfte sich im Durchschnitt auf jährlich zwei belaufen.

Die Sektion Luftverkehr besitzt einen „Sektionsausschuß“ von zehn Mitgliedern (auf zwei Unterausschüsse verteilt), der seine erste Tagung im April 1950 abhielt; es ist im Augenblick nicht möglich zu sagen, wie oft dieser Ausschuß zusammentreten wird.

Die Sektionen der Hafentarbeiter, Arbeiter der Binnenschifffahrt und Seefischer besitzen keine Ausschüsse.

Die vom Schwedischen Transportarbeiterverband angeführten Schwierigkeiten sind tatsächliche, insbesondere da die Gewerkschaft an der Arbeit mehrerer Sektionen interessiert ist. (Die schwedische Gewerkschaft organisiert Transportarbeiter, Hafentarbeiter und Luftpersonal.) Der Vorschlag, die Arbeit der zur Organisation und Leitung unserer internationalen Tätigkeit erforderlichen Organe aus den Mitteln der ITF zu finanzieren, ist daher folgerichtig. Würde er angenommen, so würde sich die Tendenz einstellen, daß die Ausschüsse größer werden und öfters zusammentreten. Die Sektionen, die noch keine Ausschüsse besitzen, würden solche bilden. Die logische Folge eines solchen Beschlusses wären größere Kosten, womit der Haushaltsplan der ITF völlig aus dem Gleichgewicht geworfen würde.

Der Vorschlag der schwedischen Transportarbeiter, zur Deckung dieser zusätzlichen Kosten die Mitgliederbeiträge zu erhöhen, könnte möglicherweise den Gegenvorschlag hervorrufen, die Beiträge der Mitgliedsverbände je nach den Kosten der Sektion, der sie angehören, festzusetzen. Ein solcher Vorschlag könnte aber möglicherweise die Eintracht stören, welche die Beziehungen innerhalb der ITF immer gekennzeichnet hat.

Das Exekutivkomitee empfiehlt daher dem Kongreß, die bisherigen Gepflogenheiten nicht zu ändern und es den einzelnen Sektionen zu überlassen, den für die Organisation und Leitung der Arbeit zwischen den Sektionskonferenzen erforderlichen Beistand zu gewinnen. Es bittet den Schwedischen Transportarbeiterverband, den Rückzug seines Antrages in Erwägung zu ziehen.

Antrag Nr. 2

Die Arbeit in der ITF ist bekanntlich nach Sektionen aufgeteilt, für deren Arbeit ein Sektionsvorstand verantwortlich ist unter Leitung des Generalsekretärs oder des Stellvertretenden Generalsekretärs der ITF.

Die Sektionen der Seeleute und Eisenbahner wie auch die neugegründete Sektion Luftverkehr besitzen demnach besondere Sektionsvorstände und besondere Präsidenten.

Für den großen und bedeutungsvollen Teil des Tätigkeitsgebietes der ITF, Häfen und Straßenverkehr, gibt es jedoch weder Vorstand noch Präsident. Es scheint uns, daß die gegenwärtigen und zukünftigen Probleme dieser Arbeitergruppen ebenso bedeutungsvoll sind wie diejenigen der Seeleute, Eisenbahner und Arbeiter der Zivilluftfahrt, und daß sie unter derselben sachkundigen Leitung behandelt werden müssen wie die Probleme der andern Sektionen. Auch fordert das Ausmaß der Aufgaben in Häfen und Straßenverkehr, daß eine besondere Person mit dieser Arbeit betraut wird.

Unter Hinweis auf das vorstehend Gesagte beantragen wir
der Kongreß möge die Gründung einer Sektion für Häfen und Straßenverkehr beschließen, sowie

die Anstellung eines stellvertretenden Generalsekretärs, dem die Leitung der Arbeit dieser Sektion obliegt.

Für den Schwedischen Transportarbeiterverband:
(gez.) Ragnar Helgeson

Bemerkungen und Empfehlungen des Exekutivkomitees

Es gibt bereits eine Sektion Straßenverkehr (auch die Straßenbahner umfassend) und eine Hafentarbeitersektion. Es ist nicht angängig, die beiden Gruppen in einer einzigen Sektion zusammenzufassen.

Die Einsetzung von Sektionsausschüssen und die Wahl von Sektionsvorsitzenden sind den Sektionen freigestellt.

Die Sektion Straßenverkehr hielt anlässlich des Osloer Kongresses eine Zusammenkunft ab. Auf dieser Zusammenkunft wurde ein Sektionsausschuß eingesetzt, Sachverständigenausschuß genannt. Dieser Ausschuß trat im Laufe des Jahres 1949 verschiedentlich zusammen und bereitete die Straßentransportarbeiter-Konferenz vor, die im Oktober 1949 in Paris stattfand. Auf der Osloer Zusammenkunft wurde kein Vorsitzender gewählt.

Die Hafentarbeitersektion hielt während des Osloer Kongresses eine Zusammenkunft ab. Ein Sektionsausschuß oder Vorsitzender wurden nicht eingesetzt. Auch wurden keine Zusammenkünfte zwischen den Kongressen der Jahre 1948 und 1950 beschlossen.

Die Sektion Straßenverkehr betreut der stellvertretende Generalsekretär, die Hafentarbeitersektion der Generalsekretär.

Die Satzungen bestimmen, daß „das Sekretariat der ITF“ aus „dem Generalsekretär-Kassierer, dem stellvertretenden Generalsekretär und den Sekretären der Fachsektionen“ besteht. Um den schwedischen Antrag auf Ernennung eines zweiten stellvertretenden Generalsekretärs in Erwägung ziehen zu können, müßten zuerst die Satzungen abgeändert werden. Die Möglichkeit, Sektionssekretäre ernennen zu können, macht eine Änderung der Satzungen in dieser Hinsicht überflüssig.

Dem Exekutivkomitee ist der Wunsch der Sekretäre bekannt, der Arbeit aller Sektionen, für die sie verantwortlich sind, größere Regelmäßigkeit und Stetigkeit zu verleihen. Der kürzliche Wechsel des Gene-

II. Verwaltung und interne Organisation

Kongreß

Der Kongreß, der vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo stattfand, war einer der wichtigsten in der Geschichte der ITF. Es handelte sich um den zweiten Kongreß nach dem Ende des zweiten Weltkrieges.

Obschon die ITF während des Krieges sehr tätig war, war sie während sechs Jahren von manchen ihrer angeschlossenen Organisationen abgeschnitten, so daß der Zürcher Kongreß im Jahre 1946 weitgehend den Charakter einer Wiedervereinigung und einer Gelegenheit zur Bestandaufnahme hatte. Dazu kam ein Vorschlag zur Auflösung der ITF und Einverleibung ihrer Mitgliedsverbände in den kurz vorher gegründeten Weltgewerkschaftsbund als „Berufsabteilung“ — ein Antrag, dem der Kongreß, überwältigt durch die Umstände des Augenblicks und falsche Hoffnungen über eine wirklich einheitliche und allumfassende Gewerkschaftsbewegung, seine etwas zögernde und an bestimmte Bedingungen geknüpfte Zustimmung gab.

Die Zeit zwischen dem Zürcher Kongreß und dem in Oslo sah die Erstarbung der ITF in ihrer Nachkriegsform und die Inangriffnahme ihrer Nachkriegsarbeit. In diese Zeit fällt das Absplittern von ehemals angeschlossenen Organisationen, die unter kommunistischen Einfluß geraten waren, jedoch auch der Anschluß mancher andern, vor allem in USA, deren Beitritt als ein aufs innigste herbeizuwünschendes, aber vermutlich noch lange ausstehendes Ereignis betrachtet worden war.

Die ITF, die in Oslo zusammentrat, war damit eine machtvollere, einflußreichere und in ihren Auffassungen geeintere ITF als je zuvor in ihrer Geschichte. Ihr Mitgliederbestand war mehr als doppelt im Vergleich zur Vorkriegszeit.

Obschon der Beschluß für keinen Augenblick zweifelhaft war, war die Frage, der der Kongreß den größeren Teil seiner Zeit widmete, die der Verhandlungen, welche im Laufe der vorausgegangenen zwei Jahre mit dem WGB stattgefunden hatten. Die große Mehrzahl stimmte diesmal darin überein, daß von der Einverleibung in jene Organisation nicht länger die Frage sein konnte, und daß die ITF ihre Arbeit am besten in vollkommener Unabhängigkeit fortsetzen konnte. Einige wenige waren jedoch der Auffassung, es sei nicht wünschenswert, die Tür ganz zu schließen, da sich aus der weiteren Entwicklung in der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine Änderung der Politik ergeben könnte, und so wurde denn der Einigkeit zuliebe eine Kompromißentschließung angenommen, die die Wahrung der Unabhängigkeit proklamierte *„bis Verhandlungen mit einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale aufgenommen werden können, die genügende Aussichten auf ein angemessenes Maß an Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate bietet und die Grundsätze des freien und demokratischen Gewerkschaftswesens vertritt“*.

Eine neue Gewerkschaftsinternationale der Art, wie sie die Delegierten auf unserem Kongreß vor Augen hatten, trat ins Dasein mit der Gründung des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften am 7. Dezember 1949.

ralsekretärs hat sich, ganz natürlicherweise, noch nicht voll ausgewirkt. Das Exekutivkomitee empfiehlt aus diesem Grunde dem Kongreß, über die Zusammensetzung des Sekretariates keinen Beschluß zu fassen. Es empfiehlt daher die Annahme des schwedischen Antrages in folgender Form:

„Der Kongreß beauftragt den Generalsekretär und den Geschäftsführenden Ausschuß, die Möglichkeit zu prüfen, die Sekretäre durch die Ernennung von einem oder mehreren Funktionären zu entlasten, deren Hauptaufgabe die Betreuung der verschiedenen Sektionen ist.“

Antrag Nr. 3

Der Holländische Transportarbeiterverband schlägt dem Kongreß die Errichtung einer ständigen Sektion für den Straßenverkehr vor, in der Angelegenheiten des Güter- wie auch Personenverkehrs behandelt werden können.

Begründung:

Nach der Auffassung unseres Verbandes kann gegenwärtig von einer prompten Erledigung von Fragen des Straßenverkehrs nicht die Rede sein. Der Grund dafür ist das Fehlen einer ständigen Sektion.

Nach Besprechung von zwei den Straßenverkehr betreffenden Anträgen, die von den Organisationen der Straßentransportarbeiter in Holland und Schweden eingereicht worden waren, beschloß der Osloer Kongreß, einen Ausschuß einzusetzen, mit der Aufgabe, die beiden Anträge zu prüfen und sie einer besonderen Straßenverkehrskonferenz zu unterbreiten.

Die Arbeiten dieses Ausschusses, der viermal in London zusammentrat, wie auch die Besprechungen auf der Straßentransportarbeiterkonferenz in Paris (1949) zeigten in klarer Weise, daß viele Fragen, die die Arbeiter im Straßenverkehr und -transport berühren, noch ungelöst sind und einer dringenden Lösung bedürfen durch die Ausarbeitung von Richtlinien für die angeschlossenen Verbände. Angesichts des ständigen Wechsels, dem der Straßenverkehr immer noch unterworfen ist, wäre es von Wert, die Entwicklung weiterhin Schritt für Schritt auf internationaler Ebene zu verfolgen. Auch ist es nötig, regelmäßige internationale Aussprachen mit anderen Verkehrszweigen zu veranstalten.

Die Arbeitsmethode des Osloer Ausschusses sollte nicht fortgesetzt werden, wie sehr wir auch die von ihm geleistete Arbeit schätzen mögen. Der Arbeitsauftrag dieses Ausschusses war zu eng begrenzt und der Ausschuß selber war nicht groß genug. Dies hatte zum Ergebnis, daß er nicht imstande war, die Beziehungen zwischen den ihm anvertrauten Aufgaben und anderen Problemen klar genug zu sehen, da es ihm lediglich möglich war, sich auf theoretische Weise zu informieren, was wichtige Gebiete anbetrifft, die im Ausschuß nicht vertreten waren.

Der Osloer Ausschuß bestand aus vier Mitgliedern: Gellibert (Frankreich), Henderson (Großbritannien), Svensson (Skandinavien) und Westerlaken (Benelux). Die Vergrößerung dieses Ausschusses um eine Reihe von weiteren Mitgliedern und seine Verwandlung in eine ständige Sektion ist dringend nötig.

(gez.) H. M. W. Westerlaken

Der Osloer Kongreß nahm eine neue gleitende Skala der Mitgliederbeiträge an, die eine kleine, aber äußerst notwendige Erhöhung des Einkommens der ITF zur Folge hatte, und änderte auch die Satzungsbestimmungen über Kongreßabstimmungen ab, um die Stimmstärke mit den entrichteten Mitgliederbeiträgen in Übereinstimmung zu bringen.

Zwei weitere Abänderungsanträge wurden angenommen: Der eine sorgte für eine klarere und eingehendere Umschreibung der Methode der Bestellung des Geschäftsführenden Ausschusses; der andere besaß den Zweck, die Tradition, einen Präsidenten der ITF zu wählen, in den Satzungen zu verankern. Dem Präsidenten wurde gleichzeitig das Recht eingeräumt, auf Kosten der Föderation an allen von der ITF veranstalteten Zusammenkünften teilzunehmen. Dem Exekutivkomitee wurde der Auftrag erteilt, dem folgenden Kongreß Vorschläge über eine angemessenere Vertretung von Ländern mit großen Mitgliederbeständen im Generalrat zu unterbreiten.

Von der Seeleutesektion befürwortete Entschliefungen a) gaben der Enttäuschung über den geringen Fortschritt der Ratifizierung der Seattle-Seefahrtsübereinkommen Ausdruck und drohten mit unabhängigem Vorgehen, falls nicht vor dem 15. November 1948 eine Tagung der beiden Parteien im Paritätischen Seefahrtsausschuß und der Regierungen der vor allem betroffenen Länder zur Prüfung der Angelegenheit zusammentrete, und beauftragten das Sekretariat, einen Aktionsplan zur Unterbreitung an eine anlässlich der Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses im Herbst abzuhaltende Seeleutekonferenz auszuarbeiten; b) verlangten einen internationalen Boykott von zum Zwecke der Umgehung von sozialen Verpflichtungen usw. in Panama und Honduras registrierten Schiffen; c) verlangten die Untersuchung, unter Beteiligung der Gewerkschaften, des Problems der Ballastierung von Schiffen bei geringer Befrachtung; d) forderten die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften auf, Leuten, die wegen antidemokratischem oder kriminellen Verhalten aus den Gewerkschaften anderer Länder ausgeschlossen oder nicht in sie aufgenommen worden sind, die Mitgliedschaft zu verweigern; und e) beauftragten das Sekretariat, die angeschlossenen Seeleuteorganisationen zu ersuchen, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Teilnahme von Seeleutevertretern an allen mit der Seeschifffahrt zusammenhängenden Verhandlungen und Beratungen zu erwirken.

Andere Entschliefungen a) forderten das Exekutivkomitee auf, die Errichtung einer ITF-Sektion für die zivile Luftfahrt in Erwägung zu ziehen; b) forderten das Exekutivkomitee auf, sich an den Direktor des IAA und die Arbeitnehmergruppe in dessen Verwaltungsrat zu wenden, im Hinblick auf die Erwirkung einer angemesseneren Vertretung der verschiedenen Verkehrsweige auf Tagungen des Binnenverkehrsausschusses sowie im Hinblick auf die Schaffung von Garantien für die Durchführung seiner Beschlüsse und Empfehlungen; und c) sahen die Schaffung einer Schule zur Ausbildung internationaler Gewerkschaftsfunktionäre vor.

Es wurde beschlossen, dem Internationalen Arbeitsamt Kenntnis zu geben von a) gewünschten Verbesserungen des Hafentarbeits-Sicherheitsübereinkommens des Jahres 1929, wie 1932 revidiert; und b) der Enttäuschung des Kongresses über die Nichtergreifung der in der Entschliefung des Binnenverkehrsausschusses über automatische Kuppelung

Bemerkungen und Empfehlungen des Exekutivkomitees

Dieser Antrag hängt mit Antrag Nr. 2 zusammen.

Eine „ständige“ Sektion der Straßentransportarbeiter (einschließlich Straßenbahner) gibt es seit manchen Jahren. Dieser Teil des Antrages bedarf daher keines Kongreßbeschlusses.

Das Exekutivkomitee empfiehlt dem Kongreß, den Antrag an die Sektion der Straßentransportarbeiter zu überweisen, die befugt ist, ihren früheren Beschluß abzuändern und ihre Arbeit auf die ihr am besten scheinende Weise zu organisieren.

Antrag Nr. 4

Der Außenhandel ist ein wichtiges Bindeglied in einer Welt, die sich auf dem Wege zur Organisation als freie und friedliche Gemeinschaft durch die Verstärkung der gegenseitigen Abhängigkeit der Nationen befindet. Ohne Handelsfreiheit kann jedoch nicht auf raschen Wiederaufbau und eine gesunde Wirtschaftsentwicklung gehofft werden, insbesondere nicht im Falle von Ländern, die ihre Bedürfnisse nicht aus eigenen Mitteln decken können.

Das Japan von heute ist jedoch vom Außenhandel auf eigene Rechnung ausgeschlossen. Das Ausmaß, zu dem seine Schifffahrt bei diesem Handel eingesetzt werden darf, ist eng begrenzt.

Wir empfehlen dem Kongreß, festzustellen, daß eine derartige Lage ein machtvoller Faktor der Niedrighaltung des Lebenshaltungsstandes der Japaner und insbesondere der japanischen Transportarbeiter ist, trotz der großzügigen Hilfe der Alliierten. Wir ersuchen den Kongreß, dem Oberkommandierenden der Alliierten nahezu legen, so bald als möglich die Beseitigung von Hindernissen dieser Art und die Anpassung der Arbeitsverhältnisse auf Schiffen im Überseeverkehr an internationale Normen in Erwägung zu ziehen.

Japanischer Seeleuteverband

Antrag Nr. 5

Die in der ITF zusammengeschlossenen Transportarbeiter befürworten die gemeinsame Nutzbarmachung der natürlichen Hilfsquellen der Welt durch alle Nationen im Interesse des Weltfriedens und des allgemeinen Wohlstandes.

Das aus den umgebenden Meeren gewonnene tierische Protein muß in jedem Plan der wirtschaftlichen Erholung Japans und der Hebung der Lebenshaltung seines Volkes eine große Rolle spielen. Gegenwärtig sind die Gebiete, in denen Japan der Fischfang gestattet ist, eng begrenzt. Die südlichen Meere sind seiner Walfangflotte verschlossen.

Wir bitten den Kongreß, anzuerkennen, daß diese Beschränkungen irrationell sind und auf politischen Überlegungen fußen, sowie die Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten zu ersuchen, jede Anstrengung zu unternehmen, um diese Beschränkungen in naher Zukunft zu beseitigen.

Japanischer Seeleuteverband

Empfehlung des Exekutivkomitees

Das Exekutivkomitee empfiehlt dem Kongreß, diesen beiden Anträgen zu entsprechen durch die Annahme folgender Entschliebung:

geforderten Maßnahmen; und das IAA aufzufordern a) zur Vorbereitung der Ausarbeitung internationaler Übereinkommen eine Untersuchung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seefischerei durchzuführen; und b) die Einberufung einer dreiteiligen Konferenz der an der Rheinschiffahrt interessierten Länder zu beschleunigen, im Hinblick auf die Annahme regionaler Übereinkommen in bezug auf Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen.

Der Kongreß befürwortete auch die Einberufung einer Konferenz der Redakteure angeschlossener Verbände und einer regionalen Transportarbeiterkonferenz für den Nahen und Mittleren Osten.

Einzelheiten über die in Ausführung dieser Beschlüsse unternommenen Schritte sind in diesem Bericht an anderer Stelle aufgeführt.

Generalrat

Der Generalrat setzte sich zu Beginn des Jahres 1948 folgendermaßen zusammen:

Österreich und Schweiz	<i>E. Bratschi</i> (Schweiz) <i>V. Übeleis</i> (Österreich)
Belgien, Holland und Luxemburg	<i>O. Becu</i> (Belgien) <i>G. Joustra</i> (Holland)
Dänemark, Finnland, Island und Norwegen	<i>J. Haugen</i> (Norwegen) <i>P. Poulsen</i> (Dänemark)
Schweden	<i>S. Christiansson</i>
Großbritannien	<i>J. B. Figgins</i> (Eisenbahner) <i>A. Deakin</i> (Transportarbeiter) <i>D. S. Tennant</i> (Schiffsoffiziere)
Kanada	<i>A. S. Simpson</i>
Naher und Mittlerer Osten	<i>M. I. Zein el Din</i> (Ägypten)
Spanien	<i>Trifón Gómez</i>
Vereinigte Staaten	<i>B. M. Jewell</i> (Eisenbahner) <i>A. E. Lyon</i> , Stellvertreter <i>H. Lundeberg</i> (Seeleute) <i>J. Hawk</i> , Stellvertreter
ITF-Sekretariat	<i>J. H. Oldenbroek</i> <i>P. Tofahrn</i>

Kollege B. M. Jewell wurde anfangs 1948 durch den Kollegen A. E. Lyon ersetzt, da ersterer als Berater in Arbeitsfragen in die Marshallplanverwaltung berufen worden war.

In der Erwägung, daß Japan nahezu 1100 Einwohner pro km² seiner Ackerfläche besitzt, was wahrscheinlich die größte Bevölkerungsdichte der Welt in bezug auf die Ackerfläche ist;

in der Erwägung, daß infolgedessen die landwirtschaftliche Erzeugung Japans nie ausreichen kann, um allen Einwohnern eine erträgliche Lebenshaltung zu gewährleisten;

in der Erwägung, daß der Ertrag der Hochseefischerei daher eine unerläßliche Ergänzung sein muß;

in der Erwägung, daß auch die Teilnahme Japans am internationalen Handel notwendig ist, um ihm die Einfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen gegen die Ausfuhr von industriellen Erzeugnissen zu ermöglichen;

in der Erwägung, daß andererseits die Ausdehnung der Rohstoff-erzeugung, der industriellen Produktion, des Außenhandels und der Schifffahrt nicht von den Fragen der internationalen Sicherheit getrennt werden kann;

drückt der Kongreß den Transportarbeitern Japans die Sympathie der Transportarbeiter der demokratischen Welt aus; und

fordert von den alliierten und interessierten internationalen Behörden die rasche Aufhebung der Beschränkung der Produktion, des Außenhandels, der Hochseefischerei und der Schifffahrt, die nicht unbedingt erforderlich sind, um die Welt gegen die Wiedergeburt eines militaristischen und imperialistischen japanischen Staates zu sichern, und damit den Kräften zu helfen, die sich bestreben, einen neuen, demokratischen und friedlichen japanischen Staat zu schaffen.

Antrag Nr. 6

Die Seattle-Übereinkommen von 1946 haben eine wichtige Aufgabe zu erfüllen; sie müssen das Lebenshaltungsniveau der Seeleute der ganzen Welt beschützen und heben. Das Übereinkommen über die internationale Mindeststeuer ist von grundlegender Bedeutung; es soll Gleichstellung und Ordnung in der internationalen Schifffahrtskonkurrenz herbeiführen.

Obschon die in den Übereinkommen festgelegten Normen bescheiden, um nicht zu sagen ungenügend sind, ist es bedauerlich, daß sie noch nicht allgemein angewendet werden und daß dies in naher Zukunft kaum der Fall sein wird.

Wir ersuchen den Kongreß, das Sekretariat zu beauftragen, Schritte zu unternehmen, um das unverzügliche Inkrafttreten der Bestimmungen der Seattle-Übereinkommen zu erwirken und insbesondere:

1. Den Plan einer Kampagne zur Ratifizierung der Übereinkommen auszuarbeiten und durchzuführen, der jeder Organisation eine bestimmte Aufgabe zuweist;
2. einen Plan der Hilfeleistung in einer Kampagne der Länder, die der Internationalen Arbeitsorganisation nicht angehören, zu verwirklichen, um die Anwendung der Übereinkommensbestimmungen auch durch diese Länder zu erwirken.

Japanischer Seeleuteverband

Empfehlung des Exekutivkomitees

Das Exekutivkomitee empfiehlt dem Kongreß, den Antrag grundsätzlich anzunehmen und ihn an die Seeleutesektion zu überweisen, die zuständig ist, ihn zu studieren und die Maßnahmen zu treffen,

Folgendes ist die Zusammensetzung des neuen, vom Osloer Kongreß bestellten Generalrates, der sich Ende 1949 immer noch im Amte befand. Die Buchstaben nach den Namen bezeichnen die Art des Verbandes, dem das Mitglied angehört: E: Eisenbahner; T: Transportarbeiter im allgemeinen; ST: Straßentransportarbeiter; S: Seeleute.

Österreich	V. Übeleis (E) K. Weigl (T) Stellvertreter
Kanada	J. McGuire (E) S. Eighteen (E) Stellvertreter
Frankreich	A. Lafond (E) E. Ehlers (S) Stellvertreter
Deutschland	H. Jahn (E) J. Hatje (E) Stellvertreter A. Kummernuss (T) H. Davidsen (S) Stellvertreter
Großbritannien	J. B. Figgins (E) (Kein Stellvertreter ernannt) A. Deakin (T) D. S. Tennant (S) Stellvertreter G. Beardsworth (T) (Kein Stellvertreter ernannt)
Spanien	T. Gómez (E) A. Pérez (E) Stellvertreter
Schweden	S. Christiansson (E) R. Helgesson (T) Stellvertreter
Vereinigte Staaten	A. E. Lyon (E) (Kein Stellvertreter ernannt) H. Lundeborg (S) M. Weisberger (S) Stellvertreter D. J. Tobin (ST) G. M. Harrison (E) Stellvertreter
Belgien, Luxemburg, Irland, Holland und Schweiz	O. Becu (Belgien, T und S) G. Devaux (Belgien, E) Stellvertreter G. Joustra (Holland, E) T. Smeding (Holland, T und S) Stellvertreter

welche die vom japanischen Seeleuteverband gewünschte Wirkung zu erzielen geeignet sind. Das Exekutivkomitee ersucht den Kongreß, den von dem Japanischen Seeleuteverband gestellten Zielen zuzustimmen.

Antrag Nr. 7

In der Erwägung, daß auf den griechischen Eisenbahnen die tägliche Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung neun Stunden, im Fahrdienst durchschnittlich neun und für die Stationsarbeiter zehn Stunden beträgt;

in der Erwägung, daß das Washingtoner Übereinkommen über den Achtstundentag für alle Eisenbahner gilt, mit der einzigen Ausnahme der Personen, die einen Aufsichts-, Verwaltungs- oder Vertrauensposten inne haben;

in der Erwägung, daß die Regierung Griechenlands das erwähnte Übereinkommen im Jahre 1920 ratifiziert hat und, da sie es nie gekündigt hat, rechtlich und moralisch verpflichtet ist, es einzuhalten;

in der Erwägung, daß das Datum des Inkrafttretens des erwähnten Übereinkommens für die griechischen Eisenbahnen auf den 1. Juli 1924 festgesetzt war;

stellt der Kongreß fest, daß die griechische Regierung, indem sie die Verletzung des Übereinkommens duldet und den Einsprüchen des griechischen Eisenbahnerverbandes kein Gehör schenkt, sich des Übereinkommensbruches schuldig macht; und

beauftragt das Sekretariat und das Exekutivkomitee der ITF, die Vorstellungen des griechischen Eisenbahnerverbandes bei der griechischen Regierung zu unterstützen und im Falle des Mißerfolges die nötigen Schritte zu unternehmen, um die Einleitung des in den Artikeln 24 bis 34 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorgesehenen Verfahrens zu veranlassen, um, falls nötig, die griechische Regierung vor den Internationalen Gerichtshof zu zitieren.

Unterbreitet vom Exekutivkomitee
auf Ersuchen des griechischen
Eisenbahnerverbandes

Antrag Nr. 8

In der Erwägung, daß die Aufständischen im griechischen Bürgerkrieg 28 000 Kinder nach den Nachbarländern evakuiert haben, deren Regierungen ihren Zielen gegenüber freundschaftlich eingestellt waren;

in der Erwägung, daß der Bürgerkrieg in Griechenland längst zu Ende ist;

in der Erwägung, daß daher nichts mehr die Fernhaltung dieser Kinder von ihren Familien rechtfertigt — falls die Maßnahme überhaupt oder gänzlich gerechtfertigt war — und daß die Verlängerung dieses Exils zu einem Akt der Grausamkeit wird,

drückt der Kongreß den ihrer Kinder beraubten Familien seine Sympathie aus;

appelliert an die menschlichen Gefühle der Regierungen in den Nachbarländern Griechenlands und beschwört sie, die griechischen Kinder in ihre Heimat zurückzusenden.

Er fordert die griechische Regierung auf, öffentlich den betroffenen Familien und der Weltöffentlichkeit die Versicherung abzugeben, daß die

Belgien, Luxemburg, Irland,
Holland und Schweiz

R. Bratschi (Schweiz, E)
H. Leuenberger (Schweiz, T)
Stellvertreter

M. Leick (Luxemburg, E)
(Kein Stellvertreter ernannt)

Dänemark, Finnland, Island und
Norwegen

P. Poulsen (Dänemark, T)
L. Olsen (Norwegen, T)
Stellvertreter
I. Haugen (Norwegen, S)
Th. Laurson (Dänemark, S)
Stellvertreter

G. Widing (Finnland, E)
J. K. F. Jensen (Dänemark, E)
Stellvertreter

Lateinamerika

Kein Mitglied ernannt

Naher und Mittlerer Osten

M. I. Zein el Din (Ägypten, ST)
(Kein Stellvertreter ernannt)

ITF-Sekretariat

J. H. Oldenbroek
P. Tofahrn

Der Generalrat trat während der Berichtszeit zweimal zusammen: am 24. Juli 1948 in Oslo, unmittelbar nach dem Kongreß, um die Wahl des Präsidenten der ITF vorzunehmen, bei welchem Anlaß Kollege Omer Becu gewählt wurde; und in Antwerpen am 13. und 14. Mai 1949.

Exekutivkomitee

Das Exekutivkomitee, das sich zu Anfang 1948 im Amte befand, bestand aus:

O. Becu, Präsident
R. Bratschi,
S. Christiansson,
J. B. Figgins,

T. Gómez,
B. M. Jewell,
G. Joustra,
J. H. Oldenbroek, Generalsekretär

Kurz nach der Tagung des Exekutivkomitees in Luxemburg am 4., 5. und 8. April 1948 trat Kollege B. M. Jewell zurück, da er zum Berater in Arbeitsfragen des ERP-Verwalters, Paul Hoffman, ernannt worden war.

Der Osloer Kongreß wählte am 24. Juli 1948 folgendes neue Exekutivkomitee, das sich Ende 1949 immer noch im Amte befand:

O. Becu, Präsident
R. Bratschi,
S. Christiansson,
J. B. Figgins,

T. Gómez,
G. Joustra,
A. E. Lyon,
J. H. Oldenbroek, Generalsekretär

Während der Berichtszeit trat das Exekutivkomitee zusammen in:

Luxemburg, am 4., 5. und 8. April 1948
Oslo, am 18., 19., 22. und 23. Juli 1948
Paris, am 12., 13. und 14. November 1948
Antwerpen, am 11. und 12. Mai 1949
London, am 24., 25. und 26. Oktober 1949.

Geschäftsführender Ausschuß

Zu Beginn des Jahres 1948 setzte sich der Geschäftsführende Ausschuß zusammen aus:

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband)
F. Bostock (Verband der Eisenbahnangestellten)
T. Yates (Landesverband der Seeleute)

Ein vierter Sitz im Ausschuß war unbesetzt infolge des Rücktrittes von John Benstead (Landesverband der Eisenbahner).

Kollege Bostock starb kurz vor dem Osloer Kongreß.

In Oslo schlug die britische Delegation folgenden neuen Geschäftsführenden Ausschuß vor, der vom Kongreß gewählt wurde:

J. G. Baty (Britischer Lokomotivführer- und Heizerverband)
A. Deakin (Transportarbeiterverband)
G. B. Thorneycroft (Verband der Eisenbahnangestellten)
T. Yates (Landesverband der Seeleute)

Der Geschäftsführende Ausschuß tagte am 13. Februar, 30. März, 28. Mai, 12. Oktober und 14. Dezember 1948 und am 8. Februar, 12. und 13. April, 2. August und 4. Oktober 1949.

T. Yates wurde auf der Sitzung vom 12. Oktober 1948 zum Vorsitzenden des Ausschusses gewählt.

Am Ende der Berichtsperiode befanden sich die in Oslo gewählten Mitglieder immer noch im Amte.

Rechnungsprüfer

Vom Osloer Kongreß wurden folgende Rechnungsprüfer gewählt:

T. Howard (Britischer Verband der Eisenbahnangestellten)
W. T. Potter (Britischer Landesverband der Eisenbahner)
H. J. Perkins (Britischer Verband der Funkoffiziere)

Rechnungsrevisoren

Die Firma Hesketh, Hardy & Hirshfield, geprüfte Rechnungsrevisoren, London, besorgte wiederum die Prüfung der Bücher und Rechnungsführung der ITF während der beiden Berichtsjahre.

Büros

Londoner Büro

Zu Beginn der Berichtszeit hielt die ITF als Büro zwei Wohnungen im hinteren Anbau des Verwaltungsgebäudes des Britischen Seeleuterverbandes Maritime House, Old Town, Clapham, London SW 4, besetzt. Diese Unterkunft war sehr ungenügend und unpassend, doch war damals nichts Besseres zu finden. Die Miete betrug £ 350 im Jahre, einschließlich Steuern.

Eltern in voller Freiheit und im vollen Genusse aller den Eltern in den demokratischen Ländern zuerkannten Rechte ihre heimgeschafften Kinder werden in Empfang nehmen und behalten dürfen.

Er lädt die Regierungen, die mit den Regierungen der Nachbarländer Griechenlands diplomatische Beziehungen unterhalten, ein, ihren Einfluß geltend zu machen, um diesen von den elementarsten humanitären Überlegungen diktierten Schritt zu veranlassen, und

fordert die Organisation der Vereinten Nationen auf, jede Anstrengung zu unternehmen, um die betreffenden Regierungen zu überzeugen, daß den Rechten der Kinder und ihrer Eltern der Vorrang vor allen anderen Überlegungen eingeräumt werden muß und ihre Dienste zur Verfügung zu stellen, um die Heimtschaffung der Kinder zu organisieren.

Unterbreitet vom Exekutivkomitee auf Ersuchen des griechischen Eisenbahnverbandes.

B. GESCHÄFTSORDNUNG

1. Das Exekutivkomitee der ITF amtet in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis als Geschäftsordnungsausschuß des Kongresses.
2. Der Kongreß tritt wie folgt zusammen:

21. Juli

von 10.00 bis 12.30 Uhr und

von 14.30 bis 17.30 Uhr

22., 24., 25. und 26. Juli

von 9.00 bis 12.30 Uhr

28. Juli

von 9.00 bis 12.30 Uhr und

von 14.30 bis 17.30 Uhr

29. Juli

von 9.00 bis 12.30 Uhr.

Folgende Sektionsversammlungen sind vorgesehen:

22. Juli 14.00 Uhr Zivilluftfahrtpersonal
Eisenbahner und Straßentransportarbeiter
gemeinsam

23. Juli 9.00 Uhr Arbeiter der Binnenschifffahrt
Eisenbahner und Straßentransportarbeiter
gemeinsam

24. Juli 14.00 Uhr Hafentarbeiter

25. Juli 14.00 Uhr Seeleute
Straßentransportarbeiter

26. Juli 14.00 Uhr Seeleute
Eisenbahner

3. Die vier offiziellen Kongreßsprachen sind Englisch, Französisch, Deutsch und eine der skandinavischen Sprachen, in welche alle Reden und Texte übersetzt werden. Den Delegierten ist es jedoch gestattet, in ihrer eigenen Sprache zu sprechen, falls sie einer der offiziellen Sprachen nicht genügend mächtig sind.
4. Die Redezeit kann, falls nötig, vom Präsidenten entsprechend der Erfordernisse des Arbeitsplanes des Kongresses beschränkt werden.

Zu Beginn des Monats August 1948 konnten wir in vier Wohnungen auf der Vorderseite des Hauptgebäudes auf dem dritten Stock einziehen. Die Miete betrug £ 700 im Jahre, einschließlich Steuern. Diese Unterkunft genügte gerade für unsere damaligen Bedürfnisse, ließ jedoch keinen Spielraum für den nötigen Ausbau und besaß keine Zentralheizung, so daß wir uns mit Gas und Elektrizität begnügen mußten. Wir ergriffen daher mit Freuden die Gelegenheit, die sich uns durch die Räumung eines großen Saales im ersten Stock eines Flügels desselben Gebäudes durch die Postverwaltung bot. Der Finanzausschuß des Landesverbandes der Seeleute war bereit, diesen Saal in zwölf Räume aufteilen zu lassen, unter der Bedingung, daß wir uns zu ihrer Besetzung für mindestens sieben Jahre verpflichteten. Die Miete beträgt £ 1200 im Jahre, einschließlich Steuern und Zentralheizung. Der Einzug in die neuen Räume erfolgte am 7. Februar 1950.

Neuyorker Büro

Dieses Büro wird durch Willy Dorchain geleitet, dem zwei Stenotypistinnen zur Seite stehen. Es wurde während des Krieges errichtet, hauptsächlich um sich mit Kriegsproblemen der Seeleute zu befassen, ist jedoch seither zur Hauptsache als eine Basis zur Gewinnung neuer Anschlüsse in den Vereinigten Staaten verwendet worden, wie auch zur Pflege der Beziehungen mit den in jenem Lande bereits angeschlossenen Organisationen.

Amsterdamer Büro

Das Amsterdamer Büro der ITF existiert lediglich der Form nach; Personal wird dort keines beschäftigt. Das Gebäude gehört der ITF, ist nun jedoch an zwei Gewerkschaften vermietet. Das Büro wird formell beibehalten als Adresse, um Verhandlungen mit der holländischen Regierung über Kriegsschadensforderungen zu erleichtern.

Singapur

Das Büro in Singapur ist geschlossen worden. Einzelheiten darüber siehe Abschnitt dieses Berichtes über regionalen Aufbau.

Bombay

Dieses Büro wurde Anfang 1949 errichtet. Sein Zweck ist die Unterrichtung indischer Gewerkschaften über die Tätigkeit der ITF und die Unterrichtung der ITF über Ereignisse in der indischen Transportarbeiterbewegung. Seine Leitung liegt in den Händen von D. Mungat, der seine Stellung ehrenhalber inne hat. Frau Khamdar amtiert als entlohnte Sekretärin. Weitere Einzelheiten können dem Abschnitt über regionalen Aufbau entnommen werden.

Personal

Das ständige Personal setzte sich am Ende 1949 folgendermaßen zusammen:

- 1 Übersetzerin für Französisch und Buchhalterin (*Frl. T. Asser*)
- 2 Übersetzer für Englisch (*G. R. Clutterbuck und R. Santley*)
- 1 Leiter der Abteilung für Auskunft und Veröffentlichungen (*M. Zwalf*)
- 1 Leiter der Archivabteilung und der Schreib- und Vervielfältigungsarbeiten (*A. Klattl*)
- 1 Stenographin (*Frau L. A. Kant*)

5. Der Bericht der Mandatprüfungskommission wird, nachdem er dem Präsidenten überreicht wurde, unverzüglich behandelt, damit der Kongreß ordnungsgemäß zusammengesetzt und die Stimmzahl jeder Delegation festgestellt werden kann.
6. Bei Abstimmungen durch Handerheben hat jeder Delegierte eine Stimme.
Bei Abstimmungen mit Zetteln (d. h. bei Wahlen) hat jede Delegation soviele Stimmen, wie sie berechtigt ist, Delegierte zu entsenden. Bei Abstimmungen im Kartenverfahren stimmt jede Delegation mit der angeschlossenen Mitgliederzahl gemäß Artikel IV, Absatz 8 der Satzungen der ITF.
7. Den Delegierten steht es frei, Anträge zu Gegenständen der Tagesordnung einzureichen; der Präsident kann jedoch die Aussprache über solche Anträge verschieben, bis diese schriftlich vorgelegt und den Delegierten ausgehändigt sind.
Dasselbe gilt für Abänderungsvorschläge, die zu Anträgen angeschlossener Verbände oder des Exekutivkomitees vorgelegt werden.
8. Außerordentliche Entschliessungsanträge können nur mit der Zustimmung des Exekutivkomitees oder, falls dieses die Antragsteller an den Kongreß verweist, mit Zustimmung des Kongresses gestellt werden.

ENTSCHLIESSUNG ÜBER DIE VOLLBESCHÄFTIGUNG UND DIE SOZIALE SICHERHEIT

vorgelegt von A. Vercruyce

Belgische Straßenbahnergewerkschaft

Der Kongreß erklärt sich erneut für die Grundsätze der Entschliessung über die Vollbeschäftigung und die soziale Sicherheit, die vom Züricher Kongreß im Jahre 1946 angenommen wurden und folgendermaßen lauten:

Die Zwischenkriegszeit war eine Zeit wiederholter wirtschaftlicher Krisen, die ausgedehnte Arbeitslosigkeit und die Verelendung großer Bevölkerungsteile zur Folge hatten.

Die sich daraus ergebende Demoralisierung war ein bedeutender Faktor beim Entstehen reaktionärer Bewegungen wie Faschismus und Nationalsozialismus.

Ein dauerhafter Frieden kann nicht erhofft werden, solange die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Völker nicht befriedigt sind und ihre Freiheit nicht gewährleistet ist.

Der vom 6. bis 11. Mai 1946 in Zürich tagende Kongreß der ITF ist daher der Auffassung, daß eine der Hauptaufgaben der Gewerkschaftsbewegungen aller Länder der Kampf um Vollbeschäftigung und soziale Sicherheit ist.

Zur Erreichung dieser Ziele ist die internationale Koordinierung der Bestrebungen und gegenseitiger Beistand erforderlich.

Bei der Vorbereitung der zu führenden Aktion müssen insbesondere folgende Punkte beachtet werden:

1. *Der hohe Stand der Rationalisierung und der technische Fortschritt erfordern eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit. Die 40-Stunden-Woche ist daher das unmittelbare Ziel, das in den Ländern, wo sie noch nicht die Norm darstellt, anzustreben ist.*
2. *Mit dem Ansteigen der Produktion und dem dadurch ermöglichten besseren Einsatz der Arbeitskräfte muß die Altersgrenze für den Schuleintritt herauf- und diejenige des Ausscheidens aus dem Arbeitsleben herabgesetzt werden, verbunden mit der Einführung angemessener Altersversicherungen.*
3. *Die Erzielung der Vollbeschäftigung darf nicht dem freien Unternehmertum überlassen bleiben, sondern muß den Gegenstand einer Aktion der Organe öffentlichen Interesses bilden.*
4. *Die Gewerkschaften müssen bei der Lösung aller dieser Fragen herbeigezogen werden und in allen offiziellen und halbamtlichen Körperschaften, die sich damit befassen, vertreten sein.*

Der Kongreß fordert daher den Wirtschafts- und Sozialrat der VN und das Internationale Arbeitsamt auf, auf ihren Tätigkeitsgebieten so rasch als möglich ihre Aufmerksamkeit diesen Fragen im Lichte obiger Erwägungen zuzuwenden.

- 1 technischer Beamter für die Eisenbahnersektion (*F. Strauss*)
- 1 Telephonistin (*Frau M. Seurre*)
- 1 Stenotypistin für Englisch (*Frl. J. Bates*)
- 1 Übersetzer für Schwedisch (*L. Vincent*)
- 1 Stenotypistin für Schwedisch (*Frl. I. Larsson*, später ersetzt durch *Frl. Elmberg*)
- 1 Übersetzer für Spanisch (*L. Martínez*)
- 1 Übersetzer für Deutsch (*A. Spirig*)
- 1 Übersetzer für Französisch (*J. L. Merle*)
- 1 Angestellter der Dokumentationsabteilung (*K. A. Golding*)
- 1 Maschinenschreiberin für Englisch (*Frau G. Eady*)
- 1 Maschinenschreiber für Spanisch (*A. Soto*)
- 1 Bürogehilfe (*A. Cairns*)

Die Bezeichnungen entsprechen der Haupttätigkeit der betreffenden Personen. Manche von ihnen sind jedoch vielseitig und können auch andere Aufgaben erfüllen, was sie auch tun. Die sieben Letztgenannten bekleiden Stellen, die während der zwei Berichtsjahre neu geschaffen wurden. Frau Seurre, Frl. Larsson und Vincent sind dem Personal ebenfalls während der Berichtszeit beigetreten, ersetzen jedoch Personal, das seinen Rücktritt genommen hatte.

III. Regionaler Aufbau

Asien

Im November 1947 genehmigte der Generalrat der ITF den Antrag, ein Fernöstliches ITF-Sekretariat zu errichten, das insbesondere den Zweck haben sollte, den asiatischen Seeleute-Gewerkschaften beizustehen und die Koordinierung ihrer Bestrebungen zu ermöglichen. Zu Beginn des Jahres 1948 beschloß der Geschäftsführende Ausschuß die Durchführung des Planes. Kollege Georg Reed, der bereits eine zweijährige Erfahrung in dieser Arbeit in Indien gesammelt hatte, wo er im Auftrage des Britischen Landesverbandes der Seeleute tätig gewesen war, erklärte sich bereit, als Sonderbevollmächtigter der ITF ein Büro in Singapur zu eröffnen. Er verließ England am 12. März 1948 in Begleitung seiner Frau und blieb im Fernen Osten bis August 1949, als ihn sein Gesundheitszustand zwang, das Büro zu schließen und nach Europa zurückzukehren. Der Geschäftsführende Ausschuß beschloß daraufhin, daß er seine Arbeit für eine begrenzte Zeit in London fortführen solle, womit er zu Ende 1949 immer noch beschäftigt war.

Um diese und andere Arbeiten finanzieren zu helfen, wurde am 22. November 1948 an die angeschlossenen Organisationen ein Appell um finanzielle Zuwendungen gerichtet. Die Seeleutesektion der ITF beschloß, die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften aufzufordern, für jedes der beiden Jahre 1948 und 1949 einen Beitrag von 3 Pence je Mitglied zu leisten. Demnach hätte sich eine Gesamtsumme von £ 5000 ergeben sollen, doch war die Summe der tatsächlichen Beiträge etwas größer.

Während er sich im Fernen Osten befand, besuchte Kollege Reed Bombay, Kalkutta, Khulna in Ostpakistan und Hongkong. In Indien half er mit, die Gewerkschaftsbewegung der Seeleute zu festigen, die infolge der Teilung des Landes in Indien und Pakistan dem Zusammenbruch nahe war.

In Singapur setzte er der Rivalität zwischen sechs Seeleutegewerkschaften ein Ende und veranlaßte diese, unter seinem Vorsitz zusammenzuarbeiten. Es gelang ihm durch Verhandlungen mit Reedern und Behörden die Errichtung eines amtlichen Arbeitsvermittlungsamtes für Seeleute durchzusetzen, das von der Kolonialregierung und Vertretern der Reeder und der Seeleute gemeinsam verwaltet wird. Das Arbeitsvermittlungsamt soll der Ausbeutung der Seeleute durch die Ghaut Serangs (Matrosenmakler) ein Ende setzen, die den Seeleuten die Arbeitsstellen buchstäblich verkaufen.

In Hongkong fand er Verhältnisse vor, die denen in Singapur sehr ähnlich waren. Es gab da vier rivalisierende Seeleutegewerkschaften. Auch hier gelang es ihm, sie zur Zusammenarbeit zu bewegen. Seine Unterredungen mit Regierungsbeamten und Reedern führten zur Einsetzung eines Ausschusses zum Studium der in Singapur eingeführten Registrierungs- und Anheuerungsmethode.

Kollege Reed kam Ende November 1948 nach Europa, um an einer Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses teilzunehmen. Während er sich hier befand, wurde am Sitze der ITF eine Konferenz von Vertretern von in Asien aktiven Seeleutegewerkschaften veranstaltet. An ihr nahmen teil: Mungat und Rosario vom Indischen Seeleuteverband;

TEIL **III**

KONGRESSPROTOKOLL

Muller als Vertreter des Holländischen Schiffsoffiziersverbandes in Batavia; Tennant, Generalsekretär des Britischen Schiffsoffiziersverbandes; Reed und Oldenbroek. Die Konferenz besprach die Lage in der asiatischen Schifffahrt. Sie kam zum Schluß, daß, während die von der ITF in Asien bereits geleistete Arbeit gute Früchte getragen hatte, vieles noch zur Konsolidierung und zum Ausbau der gemachten Fortschritte zu tun übrig blieb; daß es im Interesse der asiatischen Seeleute wie auch der Seeleute in anderen Teilen der Welt lag, daß ersteren bei der Errichtung echter und wohlbegründeter Gewerkschaften geholfen werden sollte und daß es höchst wünschenswert sei, so bald als möglich eine Asiatische Seeleutekonferenz abzuhalten zum Zwecke der Erweckung des Interesses und der Schulung asiatischer Gewerkschaftsfunktionäre.

Die Anwesenheit des Kollegen Reed wurde auch dazu benutzt, um sich an das Britische Kolonialamt zu wenden, um es an der Anwendung der internationalen Arbeitsübereinkommen auf die Kolonialländer zu interessieren. Eines dieser Übereinkommen, das über die Arbeitsvermittlung für Seeleute, ist ein äußerst geeignetes Instrument zur Beendigung des Maklersystems.

Kollege Reed kehrte im April 1949 nach Indien zurück. Es wurden bereits Vorkehrungen für einen Besuch Japans getroffen, als er im Juli plötzlich ernsthaft erkrankte und das Spital aufsuchen mußte. Sein Arzt untersagte ihm eine Reise nach Japan und riet ihm an, nach England zurückzukehren, wo er Anfang September 1949 eintraf. Dies machte die Schließung des Büros in Singapur zur Notwendigkeit.

Seit seiner Rückkehr nach London ist Reed wiederholt beim Kolonialamt und Britischen Reedereien vorstellig geworden, um das richtige Funktionieren des Seeleute-Arbeitsamtes in Singapur zu erreichen, das die Reeder dazu mißbraucht haben, die auf gesetzwidrige Weise erfolgte Anwerbung der Seeleute zu legalisieren, womit das alte System weiterhin in vollem Schwunge bleibt.

Als Mungat sich im Dezember 1948 zur Teilnahme an einer Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses in Europa befand, pflegte der Geschäftsführende Ausschuß mit ihm eine Unterredung über die gewerkschaftlichen Verhältnisse im Landverkehr Indiens. Es ergab sich, daß nur die Eisenbahner eine wirklich landesumfassende Organisation besitzen. Die Hafentarbeiter haben vor kurzem einen Landesverband gegründet, und es bestehen gute Gründe zur Annahme, daß er sich behaupten und entwickeln wird. Die Straßentransportarbeiter besitzen lediglich lokale Organisationen in einigen wenigen Bevölkerungszentren. Mungat glaubte, es wäre von großem Wert, die Funktionäre der Transportarbeiter zusammenzubringen und zur Zusammenarbeit zu bewegen, was unter der Leitung der ITF geschehen könnte.

Der Geschäftsführende Ausschuß beschloß, zur Finanzierung der Errichtung eines regionalen Informationsbüros in Bombay, unter Leitung Mungats als unbezahlt Sekretär, den Betrag von £ 1000 zu bewilligen. Dies hatte zur Folge, daß wir nun viel besser und viel regelmäßiger über die Ereignisse in der indischen Transportarbeiterbewegung unterrichtet werden.

Das regionale Informationsbüro veröffentlicht seit November 1949 einen monatlichen Pressebericht, der 150 Organisationen und Redak-

Delegiertenliste

Organisation:

Delegierte:

Stellvertreter:

Belgien

Belgische Transportarbeiters- bond (Transportarbeiter)	A. Degrijse W. Cassiers G. Hendrickx	G. Decrom L. Vander Aa P. Vanden Bergh
Secteur Cheminots de la CGSP (Eisenbahner)	G. Devaux L. Despontin F. D'Helt A. Charlier	J. Cloes
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Auto- bus (Straßenbahner)	J. Geldof A. Vercruyce Ph. Martens	P. Coché
Secteur Aviation de la CGSP (Pers. i. d. Luftfahrt)	G. Collignon	G. Coeckelbergh A. Devaux

Dänemark

Sømaendenes Forbund i Dan- mark (Seeleute)	Th. Laursen	A. V. Lundstrøm
Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	E. Winther A. Jensen P. Poulsen	
Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	P. Madsen J. K. F. Jensen N. S. Sørensen	J. P. Pedersen
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal)	S. Suneson	K. T. H. Jacobson

Deutschland

Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	A. Kummernuss H. Hildebrand J. Steldinger H. Jipp A. Röpert M. Kuleisa A. Dienst P. Knaack A. Knorr W. Braun H. Bellinghausen G. Huber	
Gesamtverband der öffentlichen Betriebe und Verwaltungen so- wie des Transportes Groß- Berlins	H. Behre	

tionen in Indien und Pakistan zugestellt wird. Auch mit der Bildungsarbeit ist begonnen worden. Mungat unterrichtet eine Klasse von über 20 Schülern, vor allem Eisenbahner, über Gewerkschaftswesen und Verwaltung. Im August 1949 druckte das Büro eine Botschaft des Generalsekretärs der ITF und brachte sie unter den Transportarbeitergewerkschaften Indiens zur Verteilung.

Lateinamerika

Während der Berichtszeit ist Lombardo Toledanos CTAL (Lateinamerikanischer Gewerkschaftsbund), die mit dem WGB unter einer Decke steckt, von einer neuen Organisation überschattet worden, der CIT (Interamerikanischer Gewerkschaftsbund), einer Organisation freier Gewerkschaften, deren Gründungskongreß, an dem sechzehn amerikanische Länder vertreten waren, vom 10. bis 13. Januar 1948 in Lima (Peru) stattfand. Der Mitgliederbestand der teilnehmenden Organisationen wurde auf etwa 14 000 000 geschätzt. Nach einem kurzen Gastspiel in Santiago (Chile) hat der Bund nun seinen Sitz in Havanna (Kuba).

Die Beziehungen zur CIT waren die allerbesten und gegenseitig hilfreich. Die CIT vertritt eine Politik, die das direkte Gegenteil derjenigen der CTAL ist. Während der Präsident der letzteren alles in seiner Macht Stehende tat, um die Anknüpfung von Beziehungen zwischen den lateinamerikanischen Gewerkschaften und den internationalen Berufssekretariaten zu verhindern, nahm die Konferenz in Lima zwei Entschlüsse an, die die Anknüpfung solcher Beziehungen befürworteten. Eine der beiden Entschlüsse empfahl ausdrücklich den Beitritt zur ITF. Sie war von den Eisenbahnerdelegierten aus Chile unterbreitet und von B. M. Jewell unterstützt worden, der an der Konferenz als Vertreter des Kartells der Eisenbahnergewerkschaft der USA teilnahm und im Namen der ITF eine Ansprache hielt.

Im Mai und Juni 1948 unternahm Kollege Trifón Gómez im Auftrage der ITF eine Reise von 46 Tagen durch Lateinamerika, in deren Verlauf er 26 verschiedene Gewerkschaftsorganisationen besuchte. Mit Ausnahme der argentinischen Gewerkschaften der Eisenbahner und Straßenbahner bereiteten ihm alle einen guten Empfang und ließen sich gerne über seine Mission und die Arbeit der ITF aufklären.

Die Reise hat die Anknüpfung äußerst nützlicher Beziehungen ermöglicht. Seit der Rückkehr des Kollegen Gómez hat das Sekretariat einen lebhaften Briefwechsel mit den lateinamerikanischen Transportarbeitergewerkschaften geführt, deren Interesse an der Arbeit der ITF im Wachsen begriffen ist.

Ab 1. Januar 1949 haben wir unseren Pressebericht auch in spanischer Sprache veröffentlicht und in größerer Auflage nach Lateinamerika versandt.

Das Interesse an unserer Arbeit, das sich in diesem Weltteil bemerkbar machte, veranlaßte das Exekutivkomitee, Schritte zur Errichtung eines Lateinamerikanischen Zweigsekretariats der ITF zu unternehmen, und da die CIT plante, ihren Kongreß vom 6. bis 10. September 1949 in Havanna abzuhalten und eine Reihe von Vertretern von Transportarbeitergewerkschaften ihre Teilnahme zugesagt hatte, als Delegierte entweder ihrer eigenen Organisationen oder ihrer gewerkschaftlichen

Organisation:

Gewerkschaft der Eisenbahner
Deutschlands

Delegierte:

H. Jahn
J. Hatje
M. Herrmann
K. Klus
O. Gaebe
M. Ewerling
J. Mirsberger
W. Schmidt
F. Berger
K. Schäfer
O. Faller
A. Reiser
G. Kühn
L. Lange
H. Völkl
K. Molt
H. Bracht

Stellvertreter:

F. Braun
W. Kunstmann
M. Pester
P. Pröh
F. Schreiber
K. Mantel
H. Wiechmann

Estland

Eesti Meremeeste Ühing Rootsis (Seeleute) *Toivo Sillaots*

Finnland

Finlands Sjömans-Union (Seeleute) *N. Wälläri*
A. Ahti
Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) *W. Backman*
R. Tuori
Finlands Lokomotivmannaförbundet (Lokomotivpersonal) *K. A. Lehtonen*
Bilbranscharbetareförbundet (Chauffeure) *Sivo Koutio*

Frankreich

Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute) *P. Ferri-Pisani*
Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner) *R. Bodeau*
R. Clerc
A. Lafond
Fédération Nationale «FO» des Transports (Straßenverkehrsarbeiter) *M. Gellibert*
P. Felce
Bourgoin
Fédération des Travaux Publics et des Transports (Beamte des Verkehrsministeriums und Luftfahrtpersonal) *R. Lapeyre* *Jean Dô*

Griechenland

Fédération Panhellénique des Gens de Mer (Seeleute) *P. Kalapothakis* *A. Kazakos*
Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) *S. Dimitracopoulos*
Ch. Carissiades

Organisation:**Delegierte:****Stellvertreter:****Großbritannien**

National Union of Seamen
(Seeleute)

T. Yates
A. Manson
H. J. Tanner
J. Scott
J. Highfield
W. Sinclair

Navigators' and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)

Lord Winster
D. S. Tennant

Radio Officers' Union (Bordfunker)

H. O'Neill
D. H. Lamb

Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafearbeiter)

A. Deakin
G. Elliott
J. H. Knight
H. C. Young
E. E. Fryer
L. Forden
J. W. T. Jones
V. Halley

National Union of Railwaymen
(Eisenbahner)

J. B. Figgins
W. T. Potter
N. Bates
A. G. James

Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen
(Lokomotivpersonal)

S. Auty
I. Morris
J. G. Baty

Railway Clerks' Association
(Eisenbahnverwaltungspersonal)

J. Haworth
W. J. P. Weber
C. Dudson
T. Duncan
W. Neish
P. Stirk

Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)

G. Beardsworth
I. Williams

Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrleute und Chauffeure)

J. Brannigan
A. Falconer

Holland

Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeiter)

H. W. Koppens
Th. Smeding
A. de Boon
H. M. W. Westerlaken
F. Heystra

Centrale van Kapiteins en Officiëren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)

P. de Vries *D. Harms*
J. F. van Muijlowijk *C. W. van Driel*

Landeszentrale, wurde beschlossen, unmittelbar danach, vom 11. bis 13. September, in derselben Stadt eine Lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz zu veranstalten.

Dieser Plan wurde durchgeführt. Die Kollegen Gómez und Oldenbroek wurden zu Vertretern des Exekutivkomitees der ITF bestimmt. In ihrer Begleitung befand sich Kollege L. Martínez, der sich im Büro der ITF mit lateinamerikanischen Angelegenheiten befaßt. Kollege A. E. Lyon, der am CIT-Kongreß als Vertreter des Kartells der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften teilnahm, ließ sich dazu bewegen, während der ersten beiden Tage der ITF-Konferenz ebenfalls beizuwohnen.

An der Konferenz beteiligten sich 50 Delegierte von 28 Organisationen in Argentinien, Bolivien, Brasilien, Costa Rica, Ecuador, Haiti, Kolumbien, Kuba, Niederländisch-Guayana, Panama, Paraguay, Peru, Salvador, St. Lucia, Trinidad, Uruguay und Venezuela. Sie war in jeder Beziehung ein Erfolg. Ihr Hauptzweck war die Errichtung eines Lateinamerikanischen Zweigsekretariats der ITF und die Genehmigung der Satzungen, nach denen es arbeiten soll. Auch eine Anzahl von Entschlüssen im Zusammenhang mit der zukünftigen Arbeit des Zweigsekretariates wurden angenommen.

Es wurde nahezu einstimmig beschlossen, als Sitz des Zweigsekretariats Kuba zu wählen. Der Kubanische Gewerkschaftsbund hatte freundlicherweise Büroräumlichkeiten, und was dazu gehört, kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Exekutivkomitees der ITF, die später einstimmig erteilt wurde, wurde ein folgendermaßen zusammengesetzter Regionalausschuß gewählt:

<i>Generalsekretär</i>	<i>Javier Bolaños Pacheco</i> (Kubanischer Eisenbahnerverband)
<i>Finanzsekretär</i>	<i>Calixto Sánchez White</i> (Kubanischer Verband der Arbeiter in der zivilen Luftfahrt)
<i>Organisationssekretär</i>	<i>Fernando González</i> (Kubanischer Verband der Arbeiter im Straßenverkehr)
<i>Propagandasekretär</i>	<i>Eduardo Cartaya</i> (Kubanischer Verband der Arbeiter im Straßenverkehr)
<i>Geschäftsführender Sekretär</i>	<i>José Enseñat Polit</i> (Kubanischer Verband der Seeleute und Hafentarbeiter)

Folgende lateinamerikanischen Organisationen waren der ITF zu Beginn des Jahres 1948 bereits angeschlossen:

- Sindicato Obreros Marítimos Unidos (Seeleute, Argentinien)*
- Federación Industrial del Transporte Marítimo y Portuario de Chile (Seeleute und Hafentarbeiter, Chile)*
- Alianza de Tranviarios de México (Straßenbahner, Mexiko)*

Folgende Organisationen traten der ITF während der Jahre 1948 und 1949 (vor der Lateinamerikanischen Transportarbeiterkonferenz in Havanna) bei:

- Federación Industrial Ferroviaria de Chile (Eisenbahner, Chile)*
- Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Kartell der Seeleute und Hafentarbeiter, Argentinien — dem u. a. das oben genannte Sindicato Obreros Marítimos angehört)*
- Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner, Uruguay)*
- Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafentarbeiter usw., Ecuador)*
- Federación de Ferroviarios del Ecuador (Eisenbahner, Ecuador — seither ausgetreten)*
- Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Arbeiter im Straßenverkehr, Kuba)*

Folgende Organisationen sind der ITF seit der Konferenz in Havanna beigetreten (Stand vom 31. 12. 1949):

- Federación Marítima Nacional (Seeleute und Hafentarbeiter, Kuba)*
- Federación Aérea Nacional (Personal der Zivilluftfahrt, Kuba)*
- Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner, Kuba)*

Im Oktober 1949 nahm das Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (Eisenbahner, Mexiko) eine Satzungsänderung vor, um ausdrücklich den Beitritt zur ITF vorzusehen. Ein Aufnahmesuch ist jedoch während der Berichtszeit nicht eingetroffen.

Des weiteren haben drei brasilianische Organisationen, die Federação Nacional dos Condutores de Veiculos Rodoviaros (Arbeiter des Straßenverkehrs), die Federação Nacional dos Marítimos (Seeleute) und die Federação dos Trabalhadores dos Carris Urbanos do Leste e do Sul do Brasil (Straßenbahner), den Wunsch ausgedrückt, der ITF beizutreten und haben um die Genehmigung des Parlamentes ersucht, die erforderlich ist, bevor eine brasilianische Gewerkschaft einer internationalen Organisation beitreten kann.

Es ergibt sich daraus, daß wir, was Beitritte und bevorstehende Beitritte anbetrifft, allen Grund haben, mit den Ergebnissen unserer Tätigkeit in Lateinamerika zufrieden zu sein. Die Lage wäre noch günstiger, würde nicht die Diktatur Perons in Argentinien den Beitritt zweier machtvoller Eisenbahnergewerkschaften, die der ITF früher angehörten, unmöglich machen, während Diktaturen in Santo Domingo, Peru, Venezuela und Nicaragua, von denen die letzten drei während der Berichtszeit errichtet worden sind, für den Augenblick unsere Aussichten in diesen Ländern zerstört haben.

In bezug auf die Bezahlung von Mitgliederbeiträgen durch lateinamerikanische Organisationen sind die Verhältnisse leider weniger ermutigend.

Naher und Mittlerer Osten

Unser Osloer Kongreß überwies einen Antrag unserer Mitgliedsverbände in Ägypten auf Abhaltung einer Transportarbeiterkonferenz für den Nahen und Mittleren Osten in Kairo im Dezember 1948 an das

Organisation:

Vereniging van Radio-Telegrafisten bij de KLM (Bordfunker)

Nederlandse Vereniging van Spoor-en Tramwegpersoneel (Eisenbahner u. Straßenbahner)

Delegierte:

A. J. Lensing

G. Joustra
H. J. Kanne
R. v. d. Weerdt
J. de Later

Stellvertreter:

A. C. J. Piccaardt

F. P. A. Landskroon

Italien

Federazione Gente del Mare (Seeleute)

Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner)

Federazione Nazionale Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Straßenbahner, Autobuspersonal und Binnenschiffer)

U. Romagnoli
P. Giornelli

E. Pellegrino
E. Bartolini

G. Martelli

Japan

All-Japanese Seamen's Union (Seeleute)

H. Kageyama

Kanada

Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter)

W. J. P. Webber

Luxemburg

Landesverband Luxemburger Eisenbahner

J. P. Remackel
J. B. Schilling

Norwegen

Norsk Sjømandsforbund (Seeleute)

Norsk Maskinistforbund (Schiffsmaschinisten)

Norsk Styrmandsforening (Schiffsoffiziere)

Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)

Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)

Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)

I. Haugen
Th. Sønsteby
E. Ulvestad

J. E. Johansen

O. Skjervoll

L. S. Olsen
E. Aasen
J. Karlsen
G. Ström

M. Trana
S. Rounge
A. Olsen

M. Heggstad

Exekutivkomitee. Der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Juden und Arabern nach dem Rückzug der britischen Truppen aus Palästina im August 1948 verhinderte natürlich die Ausführung des Planes. Es wurde gehofft, ihn nach der Einstellung der Feindseligkeiten wieder aufnehmen zu können, doch waren die Umstände infolge der immer noch bestehenden politischen Spannung bisher seiner Ausführung nicht günstig.

Afrika

Im November 1948 machte das Sekretariat der ITF dem Exekutivkomitee gegenüber die Anregung, es sollten Vorbereitungen zur Entsendung einer Delegation nach Afrika getroffen werden, deren Reise den Zweck hätte, neue Beitritte zu gewinnen, bestehende Gewerkschaften zu ermutigen und ihnen zu helfen, Tatsachenmaterial über die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse zu sammeln usw.

Das Exekutivkomitee stimmte der Anregung grundsätzlich zu und forderte das Sekretariat auf, die nötigen Auskünfte einzuziehen und die Vorbereitung zu treffen, die sich in Erwartung eines bestimmten Beschlusses durchführen lassen.

Australasien

Auf Grund eines Beschlusses des Züricher Kongresses wurden Ende 1947 die ersten Vorbereitungen zur Abhaltung einer Transportarbeiterkonferenz der Länder des Südpazifik in Sidney, Australien, am 12. April 1948, getroffen. Die Bereitschaft zur Teilnahme erwies sich jedoch als viel bescheidener als wir erhofft hatten. Keine der Organisationen in Indonesien, Malaya, Indien, Pakistan, den Philippinen oder China schenkten unserer Anfrage, ob sie an der Konferenz teilnehmen würden, Beachtung. In Australien und Neuseeland war das Interesse größer. Alle angeschlossenen Organisationen hatten bereits im voraus die Idee willkommen geheißen. Auch eine Reihe nicht angeschlossener Organisationen gab einen günstigen Bescheid, doch entstanden später Schwierigkeiten, in einigen Fällen, weil das Datum nicht paßte, und in anderen, weil einige der Organisationen ihre Teilnahme von der Abklärung der Frage der Beziehungen zwischen der ITF und dem WGB abhängig machten. Es wurde daher beschlossen, den Plan als verfrüht aufzugeben. Ein diesbezügliches Rundschreiben wurde am 13. Januar 1948 an die Organisationen versandt, die unsere Einladung angenommen hatten.

Organisation:**Delegierte:****Stellvertreter:****Österreich**

Gewerkschaft der Eisenbahner

V. Übeleis
 R. Freund
 A. Thaler
 A. Schulz
 E. Freisinger

Gewerkschaft der Bediensteten
 im Handel, Transport und Ver-
 kehr

K. Weigl
 L. Brosch

Pakistan

Pakistan Transport Workers'
 Federation (Transportarbeiter)

Faiz Ahmed

SaarEinheitsgewerkschaft der Eisen-
bahner

E. Welter
 F. Schneider
 G. Brack

Schweden

Svenska Sjöfolksförbundet
 (Seeleute)

J. Svensson
 G. Carlsson
 E. W. Berggren

Svenska Maskinbefälsförbundet
 (Schiffsmaschinisten)

A. Söre

Svenska Transportarbetare-
 förbundet (Transportarbeiter)

R. Helgesson
 O. Olsson
 A. Flenström
 E. Larsson
 H. Svensson

K. Wrenby
 G. Lindh

Svenska Järnvägsmanna-
 förbundet (Eisenbahner)

H. Blomgren
 S. Christiansson
 E. Eliasson
 G. Kolare
 Hj. Neijmer

Handelstjänstemannaförbundet
 (Angestellte im Verkehr und in
 der Luftfahrt)

R. Lindfors

Schweiz

Verband der Handels-, Trans-
 port- und Lebensmittelarbeiter
 der Schweiz

W. Brunner

Schweizerischer Eisenbahner-
 verband

W. Hungerbühler
 R. Bratschi
 F. Felber
 H. Düby
 C. Frey
 H. Stähli

T. Vogel
 J. Wagner
 T. Bühler

IV. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten

Kanadischer Seeleutekonflikt

Am 31. März 1949 erhielten wir ein Telegramm des Kanadischen Seeleuteverbandes, in welchem erklärt wurde, ein Streik aller kanadischen Schiffe sei erklärt worden, um eine Erhöhung der Heuern um 15 Prozent zu erzielen und das System der gewerkschaftlichen Heuerstellen zu verteidigen. Es wurde weiter hinzugefügt, die Reedereien verletzten die kanadische Arbeitsgesetzgebung und hätten ein illegales Abkommen mit einer Konkurrenzorganisation abgeschlossen. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände wurden zur Hilfeleistung aufgefordert.

Im Telegramm wurde ferner erklärt, ein Brief sei unterwegs. Dieser wurde in Tat und Wahrheit erst am 12. April abgesandt und enthielt auch dann nicht die „volle Auskunft über den Ursprung, den Inhalt und den unmittelbaren Anlaß des Konfliktes, die Forderungen der Arbeiter, die Zahl der beteiligten organisierten und unorganisierten Arbeiter, und, im allgemeinen, die vollste Auskunft über den Konflikt“, wie dies die Satzungen der ITF den Organisationen vorschreiben, die um die Hilfe der ITF ersuchen. Nicht einmal die im erwähnten Briefe enthaltene magere Auskunft lag vor, als der Geschäftsführende Ausschuß der ITF am 12. April zusammentrat, das Gesuch prüfte und es ablehnte.

Trotzdem wurde eine dringende Sitzung des Ausschusses der Seeleutesektion auf den 23. April einberufen. Nach Prüfung der erhältlichen Information gelangte der Ausschuß zur Auffassung, daß es sich nicht um einen echten Arbeitsstreit handelte, sondern um die Folge einer Auseinandersetzung zwischen zwei Gewerkschaften, und daß für die Gewerkschaften im Ausland kein Grund zum Eingreifen bestand. Dies bedeutete, daß einerseits die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften in Europa keine Mannschaften für bestreikte Schiffe stellten und andererseits die Hafnarbeitergewerkschaften nicht aufgefordert wurden, das Löschen dieser Schiffe zu verweigern.

Bald wurden neue Tatsachen bekannt. Es ergab sich, daß der Streik nicht die Zustimmung der kanadischen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen besaß (wegen seiner Aktion wurde der Kanadische Seeleuteverband später aus dem Kanadischen Gewerkschaftsbund, dem er angehört hatte, ausgeschlossen), daß die kanadischen Schiffe weiterhin mit Mannschaften beliefert wurden und daß die kanadischen Hafnarbeiter die Lade- und Löscharbeiten fortsetzten. Als die Gewerkschaft sah, daß sie nicht imstande war, einen wirksamen Streik in ihrem eigenen Lande durchzuführen, versuchte sie, die Last den Hafnarbeitern in anderen Ländern aufzubürden. Die Gewerkschaft stimmte nun andere Töne an und behauptete wiederholt, der Streik richte sich gegen eine drohende Kürzung der effektiven Heuern um \$ 20 im Monat, nachdem sie vorher behauptet hatte, er drehe sich um eine Lohnerhöhung von 15 Prozent.

Die Wahrheit ist, daß der Streik in Mißachtung der einstimmigen Empfehlungen eines Vermittlungsausschusses von drei Mitgliedern, von denen eines den Kanadischen Seeleuteverband selber vertrat, ausgelöst wurde. Die Empfehlungen des Ausschusses lauteten auf Beibehaltung der bisherigen Heuersätze (\$ 170 im Monat zuzüglich Kost und Unterkunft für einen Vollmatrosen, andere Heuersätze entsprechend). Sie bedeuteten

Organisation:	Delegierte:	Stellvertreter:
Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	<i>M. Arnold</i>	<i>H. Müller K. Meyer J. Isler R. Nydegger</i>
Spanien		
Sindicato Nacional Ferroviario und Federación Nacional del Transporte UGT (Eisenbahner und Transportarbeiter)	<i>Trifón Gómez A. Pérez</i>	
Uruguay		
Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	<i>M. Machín</i>	
Vereinigte Staaten von Amerika		
Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	<i>John Hawk Pat McHugh</i>	
Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	<i>A. J. Hayes E. Peterson L. B. Snedden A. E. Lyon I. Brown</i>	
Air Line Pilots' Association (Flugzeugführer)	<i>Stanley Doepke</i>	
Ehrengäste des Kongresses		
Deutschland	<i>Friedel Jahn J. Döring H. Komerowski P. Emmen M. Peschel J. Bolling W. Auerbach</i>	
Holland	<i>J. Brautigam A. Kievit</i>	
Schweden	<i>Ch. Lindley</i>	
Schweiz	<i>E. Zeli</i>	
Vertreter befreundeter Organisationen		
Internationaler Bund Freier Gewerkschaften	<i>J. H. Oldenbroek</i>	
Skandinavische Transportarbeiterföderation	<i>J. Christensson</i>	
Sindicato Autonome Unificato Ferrovieri Italiani	<i>C. Capelletto C. Baldassare</i>	

tatsächlich gewisse geringfügige Verluste in anderer Hinsicht (nicht \$ 20 im Monat, wie der Kanadische Seeleuteverband behauptete, sondern höchstens \$ 2,50 im Einzelfall und \$ 1 im Monat im Durchschnitt der weniger Betroffenen). Diesem Verlust standen zwei bedeutende Verbesserungen gegenüber, nämlich erstens die Ausdehnung des Vertrages auf alle von kanadischen Reedern betriebenen Schiffe des kanadischen Registers, während der frühere Tarifvertrag lediglich für Seeleute unter kanadischem Heuervertrag auf solchen Schiffen galt, und zweitens die durchgehende Einführung des Drei-Wachen-Systems, entsprechend den Forderungen der Gewerkschaft, anstatt die Entscheidung darüber, wie früher, dem Kapitän zu überlassen. Die andere in Kanada tätige Seeleutegewerkschaft, die Seafarers' International Union (kanado-amerikanischer Seeleuteverband), hatte die Empfehlungen angenommen.

Der Generalrat der ITF tagte am 13. und 14. Mai und nahm folgende EntschlieÙung an:

„Der Generalrat der ITF hat sich auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen mit dem Konflikt befaÙt, der in den kürzlichen Wochen in der kanadischen Schifffahrt stattgefunden hat, und heißt im Lichte der vorgelegten Berichte die bereits gefaÙten Beschlüsse des Geschäftsführenden Ausschusses und des Seeleuteausschusses der ITF einstimmig gut, den vom Kanadischen Seeleuteverband ausgelösten Streik nicht zu unterstützen.

In Anbetracht der irreführenden Berichte in der kommunistischen Presse und des vom Kanadischen Seeleuteverband geförderten Treibens kommunistischer Elemente in verschiedenen Häfen, die in diesem Streik eine willkommene Gelegenheit zu sehen scheinen, um die ITF und ihre angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleuterverbände anzugreifen, hält es der Generalrat für nötig, folgende Tatsachen bekanntzugeben:

- 1. Der Kanadische Seeleuteverband, der in elfter Stunde die ITF um Beistand anrief, unterließ es trotz einer telegraphischen Mahnung, den einschlägigen Bestimmungen der Statuten der ITF Folge zu leisten oder über Art und Umstände des Konflikts, in den der Verband verwickelt ist, eingehend zu berichten.*
- 2. Die Streikanweisungen des Kanadischen Seeleuteverbandes an Schiffsbesatzungen auf hoher See und in ausländischen Häfen widersprechen einander.*
- 3. Wären die Mitglieder des Kanadischen Seeleuteverbandes über die Streitfragen, die in ihrem Namen geführten Verhandlungen und über das Schlichtungsverfahren gehörig und ehrlich unterrichtet worden, so hätten sie der Streikaufrufung nicht Folge geleistet.*
- 4. Obwohl in Kanada, wo der wahre Sachverhalt bekannt ist, Bemannung und Beladen der Schiffe nicht unterbrochen sind, versuchen Abgesandte des Kanadischen Seeleuteverbandes und andere Leute, durch falsche Darstellung der Tatsachen die Hafentarbeiter- und Seeleuterverbände des Auslandes zur Unterstützung des Streiks zu bewegen.*

In Anbetracht dieser Umstände erachtet der Generalrat, daß entgegen den Behauptungen des Kanadischen Seeleuteverbandes die

Organisation:

Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori	<i>G. Canini</i>
International Federation of Air Line Pilots' Associations	<i>D. Follows</i> <i>W. L. Vickerstaff</i>
American Federation of Labor	<i>H. Rutz</i>
American Federation of Labor Free Trade Union Committee	<i>H. Kirsch</i>
New Zealand Federated Cooks' and Stewards' Union	<i>W. A. Fox</i>

Vertreter der Behörden

Vertreter des Amerikanischen Hohen Kommissars	<i>Harvey Brown</i>
Landeskommissar für Württemberg-Baden	Major-General <i>C. P. Gross</i>
Marshallplan-Verwaltung, Paris	<i>David J. Saposs</i>
Internationales Arbeitsamt	<i>J. Schuil</i>
Amerikanische Hohe Kommiss.	<i>N. S. Friedmann</i> <i>Dr. E. Young</i> <i>G. Willis</i> <i>H. W. Baker</i>
Vertreter der Britischen Hohen Kommission	<i>R. G. Exley</i> <i>F. Kenny</i>
Landtagspräsident für Würt- temberg-Baden	<i>W. Keil</i>
Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart	<i>Dr. A. Klett</i>
Ministerialdirektor	<i>D. Stetter</i>

ITF-Sekretariat

<i>O. Becu</i> , Generalsekretär	
<i>P. Tofahrn</i> , Stellvertretender Generalsekretär	
<i>Frl. Th. Asser</i>	<i>L. Martinez</i>
<i>S. Backlund</i>	<i>J. L. Merle</i>
<i>Frau I. Barea</i>	<i>Frl. A. Nebout</i>
<i>Frau F. Castles</i>	<i>G. Reed</i>
<i>G. R. Clutterbuck</i>	<i>R. Santley</i>
<i>W. D. Dorchain</i>	<i>A. Spirig</i>
<i>Frl. I. Elmberg</i>	<i>F. Strauss</i>
<i>K. A. Golding</i>	<i>L. Vincent</i>
<i>Frau L. A. Kant</i>	<i>M. Zwalf</i>
<i>V. Klatil</i>	

sowie Mitarbeiter der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
und der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr.

Arbeitsbedingungen nicht Gegenstand des Konfliktes sind, sondern daß dieser Bestandteil einer politischen Bewegung ist, die die ITF verurteilt. Die Mitgliedsorganisationen der ITF sollen sich daher nicht in den Konflikt hineinziehen lassen, um die wirtschaftliche Gesundung Europas nicht zu gefährden.“

Bei der Aktion in ausländischen Häfen, auf die in dieser Entschließung Bezug genommen wird, handelt es sich um die Bemühungen des von den Kommunisten unterstützten und angeleiteten Kanadischen Seeleuterverbandes, in ausländischen Häfen Arbeitsniederlegungen hervorzurufen. Beträchtlicher Erfolg war ihnen in Großbritannien beschieden, doch kamen kleinere Vorfälle auch in den Häfen anderer europäischer Länder vor, wie auch in Australien und Neuseeland. Die Schwierigkeiten begannen am 14. Mai, als die Arbeiter im Hafen von Avonmouth sich weigerten, ein kanadisches Schiff zu entladen, und dehnten sich im Mai, Juni und Juli nach und nach auf Bristol, Liverpool und London aus. Als der Streik auf seinem Höhepunkt angelangt war, betrug die Zahl der Streikenden schätzungsweise 15 000. Die britische Regierung sah sich gezwungen, zum Entladen der Schiffe Truppen einzusetzen, wenn auch die beiden kanadischen Schiffe, die den Anlaß des Streiks bildeten, unberührt blieben. Die Arbeit wurde überall am 25. Juli wieder aufgenommen. Der Kanadische Seeleuterverband brach daraufhin die Aktion gegen die beiden Schiffe ab.

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, daß die ganze Angelegenheit Teil eines kommunistischen Planes zur Hervorrufung von Störungen in den europäischen Häfen war. Agenten des Kanadischen Seeleuterverbandes befanden sich schon Monate vor dem Ausbruch des Konfliktes in Europa, versuchten jedoch nicht ernsthaft, mit der ITF und der britischen Gewerkschaftsbewegung in Verbindung zu treten, obschon sie sich mit kommunistischen Elementen in den Häfen in engem Kontakt befanden und von der kommunistischen Presse wie auch vom WGB stark unterstützt wurden.

Auf einer Versammlung von Vertretern der Seeleutegewerkschaften der ITF, die anläßlich der Internationalen Arbeitskonferenz am 14. Juni 1949 in Genf stattfand, wurde folgende Entschließung angenommen:

„Die am 14. Juni 1949 in Genf tagenden Vertreter der der ITF angeschlossenen Seeleuteorganisationen haben die Lage erörtert, die sich aus den sogenannten kanadischen Seeleutestreiks entwickelt hat.

Wegen dieses Konfliktes bestehen zwischen dem Kanadischen Seeleuterverband und der ganzen kanadischen Gewerkschaftsbewegung Spannungen. Auf Grund der Weigerung seiner Funktionäre, den Streik entgegen abgegebener Versicherung abzubrechen, ist der Kanadische Seeleuterverband kürzlich vom Kanadischen Gewerkschaftsbund seiner Rechte als Mitgliedsverband enthoben worden.

Die Mehrzahl der Mitglieder haben sich vom Kanadischen Seeleuterverband distanziert, so daß diese Organisation jetzt tatsächlich nur noch eine kleine Minderheit der kanadischen Seeleute vertritt.

Der Kanadische Seeleuterverband hat durch die Hervorrufung und Begünstigung von wilden Streiks in ausländischen Häfen eine Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften anderer Länder unmöglich gemacht.

Kongreßprotokoll

Freitag, den 21. Juli 1950

Vormittagssitzung

Eröffnung des Kongresses

Als Auftakt zur offiziellen Eröffnung des Kongresses wurde die Leonoren-Ouvertüre Nr. 3 von Beethoven gespielt, deren Wiedergabe durch das Stuttgarter Philharmonische Orchester von den Delegierten und Gästen mit Beifall aufgenommen wurde.

Kurz nach 10.00 Uhr erklärte der Vorsitzende, *Robert Bratschi*, den Kongreß als eröffnet. Er dankte dem Stuttgarter Philharmonischen Orchester für die musikalische Darbietung und hieß alle Delegierten und Gäste willkommen. Es sei ihm eine besondere Ehre, die folgenden Vertreter deutscher und alliierter Behörden willkommen zu heißen:

General C. P. Gross, Landeskommissar für Württemberg-Baden

Herr *Wilhelm Keil*, Präsident des Landtages von Württemberg-Baden

Herr *David Stetter*, Ministerialdirektor

Dr. A. Klett, Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart

Mr. R. G. Exley, Vertreter des Arbeitsberaters des Britischen Hohen Kommissars

Er begrüßte ferner:

den Kollegen *J. H. Oldenbroek*, in dessen doppelter Eigenschaft als ehemaliger Generalsekretär der ITF und jetziger Generalsekretär des IBFG

Mr. J. Schuil, Internationales Arbeitsamt

Mr. Saposs, Marshallplan-Verwaltung, Paris

Mr. Newton S. Friedmann, Chef des Büros für Arbeitsangelegenheiten beim amerikanischen Landeskommissar

Mr. Baker, Abteilung für Arbeitsangelegenheiten beim amerikanischen Landeskommissar

Mr. D. Follows, Generalsekretär der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände.

Begrüßungsansprachen

H. Jahn (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands): Liebe Freunde! Liebe Kollegen! Ich habe die Ehre und die Freude, den 21. Kongreß der ITF hier in Stuttgart im Namen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands begrüßen zu dürfen.

Es erfüllt mich mit unsagbarem Stolz, daß es mir vergönnt ist, diesen Tag an dieser Stelle hier in Deutschland mitzuerleben.

Die Zeit ist schnellebig, die Ereignisse überstürzen sich, und was gestern war, ist heute schon fast vergessen. Das Wort: vergessen! Es ist leicht dahin gesprochen. Kollegen! Blicken wir zurück. 1924 trafen wir uns ebenfalls in Deutschland zu einem ITF-Kongreß. Mancher unter Euch war dabei und mancher unserer Freunde weilt nicht mehr unter uns.

Die Konferenz ist deshalb der Auffassung, daß der kanadische Seeleutestreik politischer Natur ist und der erklärten Politik der ITF über den Wiederaufbau Europas zuwiderläuft.

Sie empfiehlt dem Exekutivkomitee der ITF, den Kanadischen Seeleuteverband im Hinblick auf seinen späteren Ausschluß unverzüglich seiner Rechte als Mitgliedsverband zu entheben.“

Auf seiner Tagung im Oktober 1949 befaßte sich das Exekutivkomitee der ITF mit dieser Entschließung und den Ereignissen, die ihr vorausgegangen waren, und beschloß, dem nächsten Kongreß der ITF den Ausschluß des Kanadischen Seeleuteverbandes aus der ITF zu empfehlen.

Die Mannschaften der beiden kanadischen Schiffe, die den Anlaß des Streiks im Londoner Hafen gebildet hatten, ersuchten nach ihrer Rückkehr nach Kanada um Aufnahme in die International Seafarers' Union of America. Mit der Ausnahme von dreien wurden alle aufgenommen. Die Streikführer auf diesen Schiffen mußten von den Mannschaften getrennt heimgeschafft werden, da die anderen Mitglieder der Besatzungen sich weigerten, mit ihnen zusammenzuarbeiten.

Antikommunistische Kampagne in den Häfen

Eine Internationale Hafenarbeiter- und Seeleutekonferenz der ITF, die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam stattfand, befaßte sich mit den kommunistischen Umtrieben in den Häfen und mit ihrer zu erwartenden Verstärkung nach der Errichtung der Berufsabteilung für Hafenarbeiter und Seeleute des WGB. Folgende Entschließung wurde angenommen:

„Die vom 26. bis 30. August in Rotterdam tagende Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die Frage der kommunistischen Umtriebe gründlich erörtert.

Aus den Berichten der rechtmäßigen Vertreter von Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften geht hervor, daß in letzter Zeit die Zersetzungstätigkeit kommunistischer und kommunistischer Organisationen in aller Welt wiederum stark zugenommen hat. Sie zielt darauf ab, den Handel zu stören und dadurch die wirtschaftliche Erholung verschiedener Länder zu verhindern. Mit unrechtmäßigen Mitteln versuchen die Kommunisten, die Herrschaft über freigewerkschaftliche Organisationen zu gewinnen. Ihr vorgebliches Ziel ist die Wahrnehmung der Interessen der Arbeiterklasse, ihre wahre Absicht jedoch, die freien Organisationen zu unterjochen und die Interessen der Mitglieder den Plänen der sowjetischen Außenpolitik zu opfern.

Die internationale Konferenz der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände der ITF verurteilt diese umstürzlerischen politischen Machenschaften als den materiellen und geistigen Interessen der freiheitlich Organisierten und der Allgemeinheit schädlich. Sie sind nur dazu angezettelt, um die Anstrengungen zur Herbeiführung einer Verständigung zwischen den Völkern, zur Erzielung sozialer Fortschritte und zur Wahrung des Weltfriedens zu untergraben.

Sie erläßt eine ernste Warnung an die Arbeiter der verschiedenen Länder und ihre freien Gewerkschaften, gegen diese Umtriebe

Es war damals Edo Fimmen, der dem Kongreß präsierte, in unvergeßlichen Reden die Richtlinien und Leitsätze unserer künftigen Arbeit festlegte. Unter seiner Leitung entwickelte sich die ITF zu einem bedeutsamen Instrument im Orchester der Internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Wie bedeutend sie war und welchen großen Wert sie repräsentierte, stellte sich unter Beweis während der Jahre des Nationalsozialismus. Wenn irgendwo in der Welt das Hohelied des Widerstandes gegen den Nationalsozialismus, gegen Faschismus, gegen Terror und Freiheitsbeschränkung erklingt, dann wird die Strophe, die für die ITF angestimmt wird, besonders hell und jubelnd klingen. Darüber wird im Rahmen dieses Kongresses noch zu anderem Zeitpunkt ein besonderes Wort zu sagen sein.

Ich will nicht bereits Gesagtes wiederholen. Aber gestatten Sie mir, den Blick auf zwei Probleme zu richten.

Die Niederschlagung des Nationalsozialismus in Deutschland durch die Kraft und Stärke der Vereinten Nationen gab den unterdrückten und gedemütigten demokratischen Kräften Deutschlands wieder die Möglichkeit zum Aufbau der Demokratie und zur Schaffung demokratischer Organisationen.

Den neuerstandenen Gewerkschaften fiel dabei die wichtigste Aufgabe zu. In mühevoller Arbeit und unter Überwindung unsäglicher Schwierigkeiten gelang es, dank der Hilfe der Besatzungsmächte, die Fundamente für die Deutsche Bundesrepublik zu legen.

Die Zeit ist schnelllebig, ich sagte es schon. Im August des vergangenen Jahres wurde dem deutschen Volke in den westlichen Besatzungszonen die Möglichkeit zur demokratischen Willenskundgebung gegeben.

Die junge deutsche Demokratie schuf sich ihr Gebäude und alle wahrhaften Demokraten Deutschlands sind bemüht, der Demokratie Inhalt und Form zu geben. Der militärische Zusammenbruch im Jahre 1945 endete nicht mit einer Revolution.

Nicht alle, die in den Jahren 1933 bis 1945 Anhänger des Nationalsozialismus gewesen sind, haben erkannt, daß dieses System ein fluchwürdiges war und in einem Meer von Blut unschuldiger Menschen unterging. Und so nimmt es denn auch nicht wunder, daß diese Kräfte die Spielregeln der Demokratie dazu benutzen, sich wieder zu etablieren. Hier liegt eines der Probleme, das ich angeschnitten wissen wollte, um gleichzeitig dabei zum Ausdruck zu bringen: Wir, d. h. die demokratisch gesinnten Kräfte des deutschen Volkes werden nicht zulassen, daß sich irgendwo in deutschen Landen Keimzellen faschistischen Charakters bilden. Wir werden uns allen Versuchen dieser Kräfte, sich zu formieren, widersetzen. Nehmen Sie, liebe Kollegen, die Gewißheit mit, daß ein Faschismus oder ein Nationalsozialismus ein zweites Mal in Deutschland nicht an die Macht kommen wird. Wir werden die Demokratie verteidigen, wo immer auch ihre Verteidigung erforderlich ist. Wir sind gesonnen, denen gegenüberzutreten, die sich ihrer bedienen wollen, um wieder an die Macht zu kommen.

Soviel zu dem Problem, das berechtigterweise bei unseren ausländischen Freunden im Vordergrund ihrer Besorgnis steht. Und damit lassen Sie mich zu dem zweiten Problem kommen, das uns alle gemeinsam angeht.

auf der Hut zu sein, und fordert sie auf, der Herausforderung die Stirne zu bieten durch eine offensive Kampagne gegen die kommunistische Drohung, wo immer sie sich zeigt.

Die Konferenz empfiehlt dem Exekutivkomitee der ITF, alle Schritte auf organisatorischem und publizistischem Gebiete zu unternehmen und finanzielle und sonstige Maßnahmen zu treffen, die zur Führung und Koordinierung der antikommunistischen Kampagne auf nationaler und internationaler Ebene nötig sind.

Die auf der Konferenz vertretenen freien Gewerkschaften geben das Versprechen ab, daß sie allen denen, die für die Wiederherstellung und Wahrung freigewerkschaftlicher Organisationen kämpfen in Ländern, wo totalitäre Richtungen die Oberhand gewonnen haben, jegliche materielle und moralische Unterstützung gewähren. Sie erklären weiterhin ihre Bereitschaft, mit allen freien internationalen Gewerkschafts- und anderen Organisationen zur Verfolgung gemeinsamer Ziele zusammenzuarbeiten.“

Neben der Annahme dieser EntschlieÙung arbeitete die Konferenz, zur Unterbreitung an das Exekutivkomitee der ITF, eine Reihe von Empfehlungen und Anregungen über die Durchführung der in der EntschlieÙung in Aussicht genommenen Aktion aus.

Das Exekutivkomitee prüfte die EntschlieÙung und Vorschläge auf ihrer Tagung in London vom 24. bis 26. Oktober 1949 und stimmte einer Reihe dieser Vorschläge zu, einschließlich desjenigen, einen Aktionsausschuß mit der Leitung des Unternehmens zu betreiben. Es wurde beschlossen, diesen Ausschuß aus je zwei Vertretern der Sektionen der Hafentarbeiter, Seeleute und Binnenschiffer unter dem Vorsitz von Kollegen T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute) zusammenzusetzen. Als Ausschußmitglieder wurden bestimmt: A. Bird (Hafentarbeiter, Großbritannien), R. Dekeyzer (Hafentarbeiter, Belgien), P. Ferri-Pisani (Seeleute, Frankreich), I. Haugen (Seeleute, Norwegen), H. Hildebrand (Binnenschiffer, Deutschland) und T. Smeding (Binnenschiffer, Holland).

Das Exekutivkomitee beschloß auch, einen Appell um Zuwendungen zur Finanzierung des Unternehmens zu erlassen, und zwar insbesondere an die Hafentarbeitergewerkschaften, da die Seeleutegewerkschaften bereits beträchtliche Summen zur Finanzierung des ITF-Büros in Singapur beigetragen hatten. Bis zum 30. April 1950 waren folgende Beiträge eingegangen:

Schwedischer Transportarbeiterverband	£ 173.15.10
Norwegischer Transportarbeiterverband	£ 249.15. 0
Belgischer Transportarbeiterverband	£ 160.—.—
Holländischer Transportarbeiterverband	£ 65.15. 8
SIU (\$ 5.000)	£ 1790. 8. 0

Das Problem der Schifffahrt Panamas

Der Osloer Kongreß der ITF nahm auf Antrag der Seeleutesektion folgende EntschlieÙung an:

„Nach reiflicher Prüfung aller sachdienlichen Angaben erklärt der am 21. Juli 1948 in Oslo tagende Kongreß der ITF, daß er davon überzeugt ist, daß die Registrierung von Schiffen in Panama und Honduras zu dem Zweck erfolgt, die Lohn- und Arbeitsbedingungen

Die freiheitliche deutsche Arbeiterbewegung und mit ihr die Weimarer Republik ertrank 1933 in einem Meer von Blut. Der Nationalsozialismus überzog in seinem Siegeszug die halbe Welt mit einem erbarmungslosen Eroberungs- und Vernichtungskrieg. Eine Schar Wahnwitziger fühlte sich zur Weltherrschaft berufen. Um ihren Machtanspruch durchzusetzen, errichteten sie ein Terror- und Schreckensregiment sowohl über die überfallenen Staaten als auch über das eigene Volk. Erst dem Abwehrkampf der Vereinten Nationen gelang es, den Nationalsozialismus in die Knie zu zwingen. Die Welt atmete damals befreit auf. Der Sieg, so meinte man, konnte nur die Freiheit für die Unterdrückten bedeuten.

Dieser Glaube jedoch war schnell vernichtet. Wir leben heute im fünften Jahr nach Beendigung des zweiten Weltkrieges. Noch immer warten die Völker auf den Frieden. Fünf Jahre kalten Krieges nagen an den Nerven der Völker. Obwohl sie einmal ausgezogen waren zu einem heiligen Krieg gegen Faschismus, Nationalsozialismus, Völkerentrechtung und Freiheitsbedrohung, mußten sie erleben, daß der einstmals Verbündete nunmehr an die Stelle des faschistischen Aggressors und Friedensbrechers trat.

Wieder einmal erlebte die Welt voller Entsetzen, daß Diktaturen alle nach dem gleichen Gesetz leben, mögen sie faschistisch, nationalsozialistisch oder bolschewistisch sein. Ihnen allen gemeinsam ist die Unterdrückung der Freiheit und der Mißbrauch des Rechtes. Sie alle machen aus den Staaten, die sie unterjochen und mit Eroberung oder mit Krieg überziehen, Volksgefängnisse und riesenhafte Konzentrationslager.

Alle Diktatoren streben nach Weltherrschaft. Sie sind sich im Wesen alle gleich. Wenn sich Faschismus und Bolschewismus überhaupt unterscheiden, dann höchstens darin, daß der Bolschewismus in der Wahl seiner Mittel noch bedenkenloser und noch skrupelloser ist.

Die gesamte zivilisierte Welt verfolgt mit Entsetzen den Weg, den die Machthaber Sowjetrußlands eingeschlagen haben. Sie erkennt, daß diese, wo immer es ihren Zielen nützt, bedenkenlos jedes Bündnis eingehen und bedenkenlos jedes Bündnis brechen.

Sie vernichten rücksichtslos die Freiheit anderer Völker, ich erinnere an die baltischen Staaten, und bedrohen den Bestand anderer Staaten, ich erinnere an Finnland, Griechenland, China und Japan und neuerdings Korea. Und wenn wir einen Augenblick die europäische Situation betrachten, dann ist es uns allen gegenwärtig, daß die Grenze des sowjetischen Machtbereiches mitten durch Deutschland hindurch geht, durch dieses Land, in dem wir heute tagen.

Die genaue Analyse des Ablaufes all der angeschnittenen Ereignisse lehrt uns, daß dieser Vormarsch des sowjetischen Imperialismus, der angeblich im Namen des Sozialismus erfolgt, verbunden ist mit dem Verlust der Freiheit und mit dem Untergang der Menschewürde. Wir wissen heute mit unumstößlicher Sicherheit, daß der Bolschewismus nicht einen Fortschritt, sondern den Rückschritt bedeutet.

In keinem Land der Welt, mit Ausnahme Spaniens und der Satelliten Sowjetrußlands einschließlich der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands, gibt es so viele Beschränkungen der persönlichen Freiheit wie in Sowjetrußland, gibt es eine Sicherheitspolizei, die faktisch über Tod und Leben jedes Staatsbürgers verfügt, gibt es Konzentrations- und Arbeits-

sowie soziale und Sicherheitsvorschriften zu umgehen und Steuern zu hinterziehen. Die der ITF in der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter angeschlossenen Verbände sind nicht gewillt, die den Seeleuten dadurch überall drohende Gefahr länger zu dulden; sie werden zu einem von der ITF festzusetzenden Zeitpunkt die Seeleute und Hafentarbeiter zu einem internationalen Boykott der Schiffe von Panama und Honduras aufrufen, weil sie der Meinung sind, daß die Gefahr nur durch derart drastische Maßnahmen abzuwenden ist.“

Eine Versammlung der Seeleutesektion der ITF, die anläßlich einer Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses am 23. und 24. November 1948 in Genf stattfand, befaßte sich mit der Durchführung des Osloer Beschlusses und nahm folgende Entschliebung an:

„Die Seeleute haben seit 25 Jahren die Übertragung von Schiffen auf die Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten verurteilt.

Sie sind überzeugt, daß dieses Vorgehen das Umgehen der Steuer-, Währungs- und Sozialgesetze, der Sicherheitsvorschriften und Regelungen der Arbeitsbedingungen bezweckt, und daß, sofern diesem Unwesen nicht Einhalt geboten wird, alle in jahrelanger gemeinsamer Anstrengung erkämpften Errungenschaften der Seeleute untergraben werden.

In der Zwischenzeit gefährdet die Praxis des unlauteren Flaggenwechsels die Arbeitsbedingungen der Seeleute aller Länder, und es kann nicht angenommen werden, daß sie den besten Interessen der in gutem Glauben handelnden Schifffahrtsindustrie dient.

Die Seeleute widersetzen sich dieser Praxis und sind entschlossen, diese Übertragungen von Schiffen zu bekämpfen, ohne Rücksicht darauf, welche Flagge als Deckmantel gebraucht wird.

Die Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unterzog anläßlich des im Juli dieses Jahres in Oslo abgehaltenen Kongresses die Angelegenheit einer allseitigen Prüfung und beschloß, daß die Seeleute zur Aktion übergehen sollten, um dem Übel abzuweichen.

Die Konferenz der Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in Genf am 23. und 24. November 1948, in Ausführung des Osloer Beschlusses und unter Vorbehalt der Verständigung mit der Hafentarbeiter-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

erwägt, ab 1. Mai 1949 gegen die unlautere Übertragung von Schiffen wirksam zu handeln. In der Zwischenzeit fordert sie die Schiffsoffiziere und Seeleute auf, in ihrem eigenen Interesse ihren Dienst auf solchen Schiffen zu beenden, und sie fordert die in Betracht kommenden Reeder auf, die zur Rückgängigmachung nötigen Schritte zu unternehmen.

Die Konferenz beschließt die Einsetzung eines ständigen Boykott-Ausschusses, dem die Durchführung der beabsichtigten Aktion obliegt.

Sie ersucht den Geschäftsführenden Ausschuß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, eine gemeinsame Konferenz

lager, gibt es Arbeits- und Strafkolonien für ganze Bevölkerungsgruppen. In keinem anderen Herrschaftssystem gibt es einen solch primitiven Führerkult, wie es der stalinistische ist.

Kein System der Welt erhebt ferner so wie das sowjetische den Anspruch darauf, jeglichen Fortschritt auf allen Gebieten der Wissenschaft, der Kultur, der Technik usw. bewirkt zu haben.

Der sowjetische Imperialismus ist in einer schrecklichen Bedeutung des Wortes ein totaler, und darin liegt seine überaus große Gefahr für die Menschheit. Wir hingegen bekennen uns zur Demokratie als Inhalt unseres Lebens. Sie ist für uns kein Lippenbekenntnis, sondern der Inbegriff der wahren, unteilbaren Freiheit.

Wir wissen uns eins im Bekenntnis mit den Männern, die vor wenigen Wochen in der Festung der Demokratie und der Freiheit, in Berlin, zusammenkamen zum Kongreß für kulturelle Freiheit. Aus mehr als 20 Nationen fanden sich Vertreter des Geistes und der Kultur zusammen, um angesichts des sowjetischen Terrors auf der geistigen Ebene den durch den östlichen Totalitarismus vergewaltigten Begriff der Freiheit wieder mit neuem Wahrheitsgehalt zu erfüllen.

Mir scheint, daß der ITF-Kongreß 1950 in Stuttgart es sich als seine Aufgabe setzen sollte, auch seinerseits einen weiteren Baustein dem Gebäude des Friedens und der Demokratie hinzuzufügen. Möge er diese Aufgabe erfüllen, getragen aus dem Geiste Edo Fimmens, der im Januar 1940 mit seherischer Kraft schrieb :

„Was der Krieg auch bringen möge und welche Resultate er auch zeitigen wird, die ITF wird weiterschreiten und ihn überleben, weil sie, umgeben von Haß und Wut, die brüderliche Verbundenheit der arbeitenden Klasse predigt, eine Brüderlichkeit und Gemeinschaft, welche keine Grenzen und keine Unterschiede der Rasse und Farbe kennt.

Ihr Kampf wird trotz des Krieges weitergehen, der Kampf gegen Terror und Gewalttätigkeiten, der Kampf für Friede und die Menschenrechte, der Kampf für eine Welt, in welcher Bräune, Weiße, Schwarze und Gelbe, Franzosen, Deutsche und Engländer, alle Schaffenden von Afrika, Amerika, Europa, Asien und Australien als Brüder in Freiheit und Gleichheit zusammenleben sollen.“

Edo Fimmen bezog seine Ausführungen auf den zweiten Weltkrieg. Seine Gedanken aber greifen weit hinaus in die Zukunft. Sie gelten heute so wie damals. Unsere Arbeit steht im Zeichen des Kampfes für Freiheit und Menschenwürde: Gestern, heute und morgen!

A. Kummernuß (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland): Herr Präsident! Verehrte Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Als erstes habe ich den Auftrag, an Stelle des erkrankten Kollegen Hans Böckler, des Vorsitzenden des Deutschen Gewerkschaftsbundes für die Bundesrepublik einschließlich Berlin, Ihnen im Namen des Deutschen Gewerkschaftsbundes die herzlichsten Grüße zu überbringen und den Kongreß auf das herzlichste hier in Deutschland zu bewillkommen.

Darüber hinaus habe ich als Vorsitzender der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr den ehrenvollen Auftrag, die Dele-

der Hafenarbeiter- und Seeleute-Sektionen einzuberufen, um die Einzelheiten zur Durchführung des Boykotts zu beraten. Das Sekretariat wird beauftragt, laufend eine Liste der Schiffe zu führen, gegen die Maßnahmen zu ergreifen sind, sowie den Hafenarbeiterverbänden die Beschlüsse dieser Konferenz mitzuteilen.“

Die vorgesehene gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafenarbeiter und Seeleute wurde einberufen und fand vom 15. bis 17. Februar 1949 in London statt. Im Verlaufe der Tagung erneuerten die vertretenen Hafenarbeitergewerkschaften ihr Versprechen, die Seeleute in ihrem Bemühen, den unlauteren Flaggenwechseln ein Ende zu setzen, zu unterstützen. Ein Boykottausschuß aus vier Seeleute- und vier Hafenarbeitervertretern wurde mit der Organisierung des Boykottes, dessen Beginn auf den 1. Mai 1949 festgesetzt wurde, beauftragt. Dieser Ausschuß setzt sich zusammen wie folgt: T. Yates (Seeleute, Großbritannien), A. Bird (Hafenarbeiter, Großbritannien), I. Haugen (Seeleute, Norwegen), A. Flenström (Hafenarbeiter, Schweden), P. de Vries (Schiffsoffiziere, Holland), R. Dekeyzer (Hafenarbeiter, Belgien), H. Lundberg (Seeleute, USA), J. Ryan (Hafenarbeiter, USA, der ITF nicht angeschlossen), O. Becu, Präsident der ITF, und D. S. Tennant, Vorsitzender der Seeleutesektion.

Folgende zwei Entschliefungen wurden angenommen:

Veraltete und unwirtschaftliche Schiffe

„Die Internationale Konferenz der Hafenarbeiter und Seeleute, versammelt in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter der Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation,

hat Berichte aus Großbritannien, Holland, Norwegen und Schweden zur Kenntnis genommen über den Verkauf an in Panama registrierte Unternehmen von veralteten und unwirtschaftlichen Schiffen und solchen, die unter ihrer ursprünglichen Flagge nicht mehr fahren können, weil sie den Vorschriften dieser Länder über Sicherheit, technische und sonstige Ausstattung nicht mehr genügen.

In Anbetracht dessen, daß es nicht zulässig sein darf, daß Schiffe, die für den Gebrauch unter der Flagge eines Staates untauglich befunden werden, unter einer anderen Flagge fahren und daß in den beteiligten Ländern Maßnahmen für die Verschrottung veralteter oder unwirtschaftlicher Schiffe zu treffen sind,

verurteilt die Konferenz diese Flaggenwechsel, weil dadurch die fortschrittlichen Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt bedroht und die traditionell schifffahrttreibenden Länder einer ernsten Benachteiligung ausgesetzt werden.

Die Konferenz fordert die angeschlossenen Verbände auf, die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden auf diese unerwünschten Vorgänge zu lenken und bei ihnen darauf zu drängen, daß dem Treiben Einhalt geboten wird.

Die Konferenz beschließt ferner, die Angelegenheit dem Vorbereitenden Ausschuß der Internationalen Beratenden Schifffahrtsorganisation und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zu unterbreiten, damit diese Abhilfsmaßnahmen erwäge.“

gierten im Namen unserer Organisation in Stuttgart ebenfalls auf das herzlichste zu begrüßen, verbunden mit der Freude darüber, daß die ITF als erste internationale Gewerkschaftsorganisation nach 1945 hier in Deutschland ihren Kongreß abhält. Uns Deutsche bewegt in diesem Augenblick ein Gefühl des Dankes. Lassen Sie mich diesem Dank Ausdruck geben, und zwar dem Dank dafür, daß die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung nach 1945 bis heute in so hervorragender Art und Weise, in hervorragender Kameradschaft dem deutschen Volk, besonders unseren Frauen und Kindern, durch ihre aktive Hilfstätigkeit geholfen haben, daß wir manches Leben von Frauen und Kindern und alten Menschen in der Bundesrepublik erhalten konnten.

Wir freuen uns, daß wir diesen Kongreß hier begrüßen können, besonders, weil es die ITF ist, die bereits im Jahre 1947 in Hamburg den ersten Internationalen Hafnarbeiter-Kongreß abgehalten hat. Was sich in diesen zwei Jahren bis heute ereignet hat, hat mein Freund Hans Jahn in bewegten Worten zum Ausdruck gebracht. Ich kann daher meine Ausführungen schließen in der Hoffnung, daß die Arbeit, die Sie hier 10 Tage lang in Stuttgart vorzunehmen haben, sich nicht nur für die angeschlossenen Gewerkschaften der ITF zum Segen auswirkt, sondern darüber hinaus für die gesamte Menschheit ein Symbol, ein Beispiel geben wird, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung gewillt ist, überall und immer zusammen mit den deutschen Kameraden für Freiheit, Frieden und Demokratie zu kämpfen.

General C. P. Gross (Landeskommissar für Württemberg-Baden): In meiner Eigenschaft als Landeskommissar für Württemberg-Baden ist es mir eine große Freude, Sie auf Ihrem Kongreß in Westdeutschland willkommen zu heißen.

Dieser Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation läßt mich an zwei Dinge denken, die zum einen die vergangene und zum andern die gegenwärtige Situation betreffen.

In der Vergangenheit hatten die militärischen Führer, die die Befreiung von Europa leiteten, den Erfolg ihrer Pläne der Aufopferung aller Arbeiter, besonders jedoch der Transportarbeiter, zu verdanken. Ich bin hierher gekommen, um die Repräsentanten dieser vielen Millionen Transportarbeiter zu begrüßen, die uns während und nach dem zweiten Weltkrieg halfen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation nahm an diesem Krieg von der ersten Stunde an Anteil. Als Hitler Norwegen, Dänemark, die Niederlande und Frankreich besetzte, trieben die Seeleute dieser Länder auf den sieben Meeren und waren von ihren Heimathäfen abgeschnitten. Die ITF hat aber ihrer Bestürzung sofort ein Ende bereitet. Mit überzeugenden Worten hat sie sie aufgerufen, sich den Soldaten, Seeleuten und Fliegern anzuschließen, um den Kampf gegen Hitler in der ganzen Welt fortzusetzen. Der Erfolg war, daß die Schiffsbesatzungen bei ihrer Arbeit verblieben, ohne Rücksicht darauf, wieviel Schiffe versenkt wurden, und so Beispiele über Beispiele an Mut und Ausdauer lieferten. Alle Eisenbahn- und Transportarbeiter des besetzten Europas kamen dem Aufruf der ITF nach. In jeder Weise hemmten sie Hitlers Kriegsanstrengungen, vereinigten sich mit den Befreiungstruppen und halfen diesen mit Begeisterung und Aufopferung.

Dies bringt uns nun zur gegenwärtigen Situation.

ERP-Frachten

„Die Internationale Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute hat an ihrer Tagung in London vom 15. bis 17. Februar 1949 unter Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Frage der ERP-Frachten geprüft.

Sie ist der Ansicht, daß diese Frachten nicht in Schiffen befördert werden sollen, die in die Register Panamas, Honduras und ähnlichen Staaten eingetragen sind, da dies die wirtschaftliche Gesundung der Länder, die am Europäischen Wiederaufbauprogramm beteiligt sind, verzögern würde, insbesondere durch die Verkleinerung der Einnahmen dieser Länder aus der Schifffahrt.

Sie beschließt deshalb, die Aufmerksamkeit der Verwaltungsbehörden des ERP auf die Angelegenheit zu lenken und fordert die angeschlossenen Verbände auf, geeignete Schritte zu unternehmen.“

Auf einer Tagung des Boykottausschusses vom 29. und 30. April in London wurde jedoch beschlossen, den Beginn des Boykotts zu verschieben. In letzter Minute hatten sich Vertreter der panamaischen Regierung an den Ausschuss gewandt und ihn ersucht, zu berücksichtigen, daß die Regierung Panamas im Begriffe war, Schritte zu unternehmen, um den gemachten Vorwürfen entgegenzukommen. Eine Konferenz, die vom 28. bis 31. März auf Veranlassung der Regierung Panamas stattgefunden hatte, und an der die drei wichtigsten Schiffsklassifikationsgesellschaften der Welt vertreten gewesen waren, hatte Empfehlungen angenommen, deren Durchführung die weitgehende Anpassung der panamaischen Schifffahrt an die Registrierungs- und Sicherheitsnormen in anderen Ländern bedeutet hätte.

Die ITF-Vertreter, die sich mit den Vertretern der panamaischen Regierung besprachen, schlugen die Einberufung einer Konferenz der Reeder und Seeleute durch die Regierung Panamas im Juli 1949 in USA vor, um den Abschluß eines Tarifvertrages zu besprechen, der auf alle Schiffe unter panamaischer Flagge anwendbar wäre. Die panamaischen Vertreter versprachen, den Vorschlag ihrer Regierung zur Kenntnis zu bringen.

Die Regierung Panamas stimmte diesem Vorschlag zu und die Konferenz wurde auf den 29. Juli 1949 nach Washington einberufen. O. Becu, Präsident der ITF, und T. Yates vom Landesverband der britischen Seeleute wurden beauftragt, die ITF in Washington zu vertreten, wo in USA stationierte Vertreter britischer, dänischer, griechischer, norwegischer und schwedischer Seeleutegewerkschaften, wie auch amerikanische Vertreter zu ihnen stießen. Die Konferenz kam jedoch infolge der Nichtteilnahme der panamaischen Reeder nicht zustande, worauf die anwesenden Seeleutevertreter folgende Entschließung annahmen:

„Die Internationale Transportarbeiter-Föderation beschloß nach Erwägung eines Boykotts aller Schiffe unter panamaischer Flagge ab 1. Mai 1949 aus in früheren Entschließungen erwähnten Gründen, diesen Boykott um drei Monate zu verschieben, um die Möglichkeit einer friedlichen Einigung mit den betreffenden Reedern zu prüfen.

Der heutige Tag ist für mich von besonderer Bedeutung, weil er die Verwirklichung eines der gemeinsamen Ziele der deutschen Gewerkschaften und der Alliierten Hohen Kommission darstellt, nämlich die Wiederaufnahme enger internationaler Beziehungen zwischen deutschen Gewerkschaften und Gewerkschaften anderer Länder, deren Ideale, Richtlinien und Handlungen mit den Auffassungen über Freiheit und Demokratie, die von den deutschen Gewerkschaften erwartet werden, übereinstimmen.

Es ist ein Glück, daß Ihre Föderation von ganzem Herzen den Atlantikpakt unterstützt. Wie ich weiß, haben Sie es Ihren Mitgliedern zur Pflicht gemacht, die Waffen zu transportieren und weiterzuleiten, die von den Vereinigten Staaten zur Stärkung der Verteidigungskraft des freien Westeuropa gesandt werden.

Ich beglückwünsche Sie zu Ihrem Bestreben, die Freiheit aufrechtzuerhalten und zu verteidigen. Ich hoffe, daß Ihre Bemühungen, die Einflußsphäre Ihrer Föderation zu erweitern, von Erfolg gekrönt sein werden. Möge Ihre Föderation zum Wohle ihrer fünf Millionen Mitglieder gedeihen und der Welt die besten Transportmöglichkeiten bieten, die in einer Welt des schnellen Fortschritts zur Verfügung stehen.

W. Keil (Präsident des Landtages Württemberg-Baden): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mir ist die besondere Ehre zuteil geworden, als Präsident der Volksvertretung zu dieser imposanten Versammlung eingeladen zu werden. Ich danke herzlich für die Einladung und begrüße Sie im Namen des württemberg-badischen Landtages. Ich fühle mich aber auch persönlich mit Ihnen als Gewerkschaftler aufs engste verbunden, denn ich bin im Jahre 1887 Mitglied der deutschen Gewerkschaftsbewegung geworden. Wenn mich in den inzwischen verfloßenen Jahrzehnten mein Lebensweg auch in andere Sphären des öffentlichen Dienstes geführt hat, so ist die enge Verbundenheit mit der gesamten Gewerkschaftsbewegung dennoch erhalten geblieben.

Dieser Kongreß erinnert mich an einen anderen, der im Jahre 1907 gleichfalls hier in Stuttgart stattgefunden hat, an den großen Internationalen Sozialisten-Kongreß, der sein Gepräge durch die Teilnahme August Bebels, von Emil Vandervelde, von Ramsay McDonald, von Eduard Vinant, von Victor Adler und von Philippo Turati erhielt. Seit jenem Kongreß ist viel Unheil über die Welt gegangen, weil die Verteidiger des Friedens und der Freiheit noch nicht über die Kraft verfügten, das Unheil fernzuhalten. Inzwischen sind aber neue Kräfte herangewachsen, Kräfte, die nunmehr den Kampf entschiedener für Freiheit und Frieden aufgenommen haben und weiterführen werden. Eine der stärksten Kräfte dieser Art ist die ITF. Zwar ist sie nur eine Sektion der größten internationalen Gewerkschaftsbewegung, allein ihrer Art und ihrem Wesen und ihrer Aufgabe nach ist sie doch eine gewaltige Kraft, die, wie ich hoffe und wie ich überzeugt bin, für die Zukunft dem Frieden ihre großen Dienste widmen wird.

Von diesem Kongreß wird erneut die Kunde in die Welt gehen, daß hier der Gedanke der Vereinigung der Nationen bereits Wirklichkeit geworden ist. Damit dieser Gedanke wieder vertieft und verstärkt werde, werden Ihre Beratungen in diesen Tagen beitragen und darum begrüße ich Sie aufs neue und herzlichste und ich wünsche Ihren Beratungen vollen Erfolg.

Die ITF nahm infolgedessen den Vorschlag der Regierung Panamas auf Abhaltung einer Konferenz unter ihrer Leitung am 29. Juli 1949 in Washington, zu der auch die betreffenden Reeder vorgeladen würden, an.

Die ITF begrüßte die Initiative der Regierung Panamas, als Vermittler zwischen den beiden Parteien zu wirken.

Die ITF wie auch das Maritime Trades Department der AFofL erwarteten, daß an dieser Konferenz alle Parteien angemessen vertreten sein würden, um ungenügende Verhältnisse auf panamaischen Schiffen zu besprechen und zu berichtigen.

Die ITF und das Maritime Trades Department der AFofL, die zur obenerwähnten Konferenz mit einer vollständigen Abordnung von Vertretern der bedeutendsten Seefahrtsnationen der Welt erschienen, mußten bedauerlicherweise feststellen, daß die fraglichen Reeder, mit Ausnahme zweier Beobachter, die nur 8 Schiffe vertraten, der Einladung der Regierung Panamas nicht Folge geleistet hatten, trotzdem der Arbeitsminister Panamas in einem offiziellen Communiqué vom 23. Juli die Warnung erlassen hatte, daß ihr Fernbleiben sehr ernste Folgen haben könnte.

Die Gewerkschaftsvertreter betrachten deshalb das Verhalten der Reeder als einen deutlichen Beweis dafür, daß sie weder die Absicht haben, mit den Gewerkschaften zu verhandeln, noch die Bemühungen der Regierung Panamas zur Wegräumung der Schwierigkeiten zwischen den Seeleuten und ihnen freundlich aufzunehmen.

Sie stellen sich deshalb auf den Standpunkt, daß die von der Regierung Panamas einberufene Konferenz wegen der Abwesenheit der Reeder dem ursprünglichen Zweck nicht dienen kann, und sehen sich gezwungen, die Gesamtlage im Hinblick auf die als angemessen zu betrachtenden Schritte erneut zu prüfen.“

Nach dieser mißlungenen Konferenz wandte sich die Regierung Panamas erneut an die ITF und drang auf einen weiteren Versuch, eine Lösung auf dem Verhandlungswege zu erzielen. Dieser Vorschlag wurde von einer gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleutesektionen der ITF vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam geprüft, die folgende Entschliebung annahm:

„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende internationale Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich erneut mit der Frage des am Osloer Kongreß der ITF im Juli letzten Jahres beschlossenen Boykotts von Schiffen unter panamaischer Flagge befaßt.

Nach Anhören eines Berichtes über die Verhandlungen in dieser Sache, die im Juli dieses Jahres in Washington hätten stattfinden sollen, aber nicht zustande kamen, weil repräsentative Reeder panamaischer Schiffe sich nicht einstellten;

nach Kenntnisnahme eines Telegrammes des Außenministers Panamas an die Konferenz, in dem er erklärte, daß zwei Vertreter Panamas, die eine Unterredung mit den Seeleuterevertretern wünsch-

D. Stetter (Ministerialdirektor): Sehr verehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn ich heute die große Ehre habe, Sie namens der württemberg-badischen Staatsregierung zu begrüßen und willkommen zu heißen, so gilt dieser Gruß in erster Linie all den hochverehrten Gästen und Delegierten, die aus fast allen Ländern der Erde hier zusammengekommen sind.

Leider ist es dem Herrn Ministerpräsidenten nicht möglich, Ihrer so außerordentlich bedeutungsvollen Tagung persönlich beizuwohnen, weil er durch Krankheit verhindert ist und augenblicklich jeder Arbeit fernbleiben muß. Er läßt Ihnen daher durch mich seine allerbesten Grüße und Glückwünsche übermitteln.

Meine Damen und Herren! Die württemberg-badische Landesregierung begrüßt es ganz besonders, daß Sie für diese wichtige Tagung, für diesen außerordentlichen internationalen Kongreß gerade die Stadt Stuttgart und damit unsere württemberg-badische Heimat gewählt haben. Es ist von dem Herrn Landtagspräsidenten schon darauf hingewiesen worden, daß Sie hier in einem Lande und in einer Stadt tagen, wo bereits vor 43 Jahren der erste Internationale Sozialisten-Kongreß auf deutschem Boden stattgefunden hat. Mit ihm verbunden waren eine ganze Anzahl internationaler gewerkschaftlicher Konferenzen.

Wer, so wie ich, der ich nun auch bald ein halbes Jahrhundert der gewerkschaftlichen Bewegung angehöre, das Glück gehabt hat, an dieser damaligen Tagung teilzunehmen, der vermag den Kongreß, zu dem Sie hier zusammengekommen sind, in seiner ganzen Bedeutung zu ermessen und zu würdigen. Sie befinden sich hier auf einem Boden, auf dem schon vor Jahrzehnten zu denselben Problemen Stellung genommen wurde, zu denen Sie auf Ihrem jetzigen Kongreß werden Stellung nehmen müssen. Heute wie damals sind in der Welt die gleichen Gefahren vorhanden; heute wie damals ist der Frieden bedroht und die Menschheit steht vor der großen, entscheidungsvollen Frage, die Barbarei und das ganze Unheil eines neuen Krieges über sich ergehen zu lassen oder auf dem Wege internationaler Verständigung sich gegenseitig die Hand zu reichen. Daß das nur möglich sein wird auf dem Boden demokratischer Grundsätze, persönlicher Freiheit und sozialer Gerechtigkeit kann nicht stark genug herausgestellt werden. Man kann es nicht deutlich genug unterstreichen. Aus all diesen Dingen heraus erkennt auch die Regierung dieses Landes die Wichtigkeit und Bedeutung Ihres Kongresses.

Meine sehr verehrten Delegierten! Sie sind aus allen Gegenden der Erde — ein Teil von Ihnen wahrscheinlich zum erstenmal — hier in dieses Land und in diese Stadt gekommen. Auch hier werden Sie die Folgen des zweiten Weltkrieges zu sehen bekommen. Sie werden aber auch Gelegenheit haben, zu beobachten, wie man sich in dieser Stadt und in diesem Lande bereits wieder bemüht, auf den Trümmern dieser Katastrophe neu aufzubauen und den Städten einen friedlichen Charakter zu geben. Aber mit dieser Äußerlichkeit allein ist es nicht getan. Die Aufgabe, die Menschen in ihrer inneren Haltung und in ihrem Denken und Handeln mit einem neuen Geist und einem neuen Ideal zu erfüllen, ist nicht weniger schwierig als der äußere Aufbau einer Stadt, eines Landes.

Ihre Tagung wird und soll mit dazu beitragen, große Teile — besonders der organisierten Arbeiterschaft — auf die Ziele hinzulenken, die die Voraussetzung dafür bilden, daß die Menschen sich in Zukunft besser verstehen und entsprechend handeln.

ten im Hinblick auf eine weitere Verschiebung des Boykotts und eine gütliche Lösung des Problems, auf dem Wege nach Rotterdam seien;

und nach Kenntnisnahme

- a) *der von der Regierung Panamas abgegebenen Versicherung, daß sich die Erfahrung von Washington nicht wiederholen werde, sondern daß die Regierung Panamas die Teilnahme repräsentativer panamaischer Reeder garantieren könne, falls die Seeleutevertreter in weitere Verhandlungen einwilligten;*
- b) *des Versprechens der Regierung Panamas, Schiffe unter panamaischer Flagge, die den Vorschriften panamaischer Gesetze und Erlasse und von der panamaischen Republik ratifizierter internationaler Übereinkommen nicht erfüllen, unverzüglich vom Register zu streichen;*

gibt die Konferenz ihrer Bereitschaft Ausdruck, einen letzten Versuch zur friedlichen Lösung des Problems durch Verhandlungen zwischen Vertretern der Seeleute und der Reeder unter Leitung der Regierung Panamas zu unternehmen, und dem Ansuchen auf weitere Verschiebung des Boykotts bis zu diesen Verhandlungen zu entsprechen, unter der Voraussetzung, daß die oben erwähnten Versprechen voll ausgeführt werden und daß von den unter der Leitung der Regierung Panamas geführten Verhandlungen ein offizielles Protokoll angefertigt und veröffentlicht wird.“

Während der Konferenz fanden Besprechungen statt mit dem panamaischen Schifffahrtskoordinator, der sich zu diesem Zweck eigens von Philadelphia nach Rotterdam begeben hatte. Es wurde mit ihm vereinbart, daß die Regierung Panamas eine Konferenz einberufen werde, an der Vertreter dieser Regierung, der Seeleutegewerkschaften der ITF und der panamaischen Reeder teilnehmen würden. Als Ort und Zeit wurden Genf und der 5. Dezember 1949 bestimmt. Bis zu dieser Konferenz würde der Boykott der ITF nicht in Kraft gesetzt. Die Aufgabe dieser Konferenz hätte darin bestanden, einen für alle panamaischen Schiffe gültigen Tarifvertrag auszuarbeiten, sowie andere Angelegenheiten in bezug auf panamaische Schiffe und Mannschaften zu behandeln, wie Sicherheitsmaßnahmen, Unterkunft an Bord, Mindestbesatzung, Verpflegung und Sozialversicherung.

Der Vertreter Panamas gab auch die Versicherung ab, daß seine Regierung die Absicht besitze, sämtliche Seattle-Seefahrts-Arbeitsübereinkommen in ihrer im Jahre 1949 verbesserten Form der Session der panamaischen Nationalversammlung im Oktober 1949 zur Ratifizierung vorzulegen.

Wie dies mit dem panamaischen Schifffahrtskoordinator vereinbart worden war, sandte ihm das Sekretariat am 22. Oktober 1949 den Entwurf eines Tarifvertrages für die Panamaschifffahrt. Unter Datum vom 29. Oktober bestätigte er den Eingang des Entwurfes und schrieb, daß die vorgesehene Konferenz nicht wie vorgesehen am 5. Dezember beginnen könne, da die Regierung Panamas mehr Zeit zur Vorbereitung der Tagesordnung haben müsse. Ende 1949 stand eine Ankündigung über das Datum der Konferenz noch aus.

Die Regierung dieses Landes — und ich persönlich in ganz besonderem Maße — wünscht, daß Sie neben Ihrer Arbeit und Ihren großen Aufgaben, die Sie anläßlich dieser Tagung zu erfüllen haben, auch etwas von den Schönheiten dieses Landes zu sehen bekommen. Sie wünscht weiter, daß es Ihnen möglich sein wird, mit der Bevölkerung in Berührung zu kommen und Eindrücke zu sammeln, die Sie, wenn Sie wieder in Ihre Heimat zurückgekehrt sein werden, gemeinsam mit Ihren Landsleuten verwerten können.

Mögen Ihre Kongreßbeschlüsse mit dazu beitragen, der in den letzten Jahren so schwer geprüften Menschheit den Frieden zu erhalten, und in diesem Sinne wünsche ich namens der Regierung Ihrer Tagung einen vollen Erfolg und jedem einzelnen von Ihnen nach getaner Arbeit einige fröhliche Stunden im Kreise gleichgesinnter Menschen.

Dr. A. Klett (Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe die Ehre und den Auftrag, Sie in verschiedener Eigenschaft zu begrüßen: einmal namens des Präsidiums des Deutschen Städtetages, mit einem herzlichen Wort des Dankes dafür, daß Sie nach Deutschland gekommen sind, um hier Ihren Kongreß abzuhalten. Ich begrüße Sie weiter als Vorsitzender der Vereinigung der Kommunalen Arbeitgeberverbände, und zwar deshalb, weil auch wir uns darüber freuen, daß Sie diese internationale Arbeit hierher verlegt haben und daß Sie hier große, bedeutende Entschlüsse und Beschlüsse fassen wollen, und — ich leugne es nicht — ich begrüße Sie besonders herzlich und mit großer Freude und in voller Anerkennung der Ehre, die Sie uns damit angetan haben, daß Sie hier in Stuttgart die Tagung abhalten, als Oberbürgermeister dieser Stadt namens unserer Gemeinderäte und des Bürgermeisteramtes und, ich darf darüber hinaus sagen, namens der ganzen Stuttgarter Bevölkerung.

Es war und ist ja nicht selbstverständlich, daß Sie nach einer solchen — nicht nur materiellen, sondern auch Vertrauenskatastrophe, bereits fünf Jahre nach Beendigung des Krieges wieder hierhergekommen sind, um, einer alten Tradition entsprechend, unser Land mit Ihrer Arbeit zu beglücken und hier Ihre Arbeiten zu tätigen.

Deswegen freuen wir uns besonders, daß Sie nun diese Stadt, unsere schwäbische Landeshauptstadt, ausgewählt haben, in der Sie eines auch schon wieder nach fünf Jahren feststellen können: daß es eine Stadt zäher Aufbauarbeit, sichtbarer Aufbauenerfolge und eines unbändigen Aufbauwillens und darüber hinaus in diesem Sommer die Stadt der Deutschen Gartenschau ist. Möge es Ihnen vergönnt sein, daß Sie neben und zwischen Ihrer Arbeit die Möglichkeit haben, die Schönheiten dieser Stadt und unserer Gartenschau kennenzulernen. Trotz aller Trümmer, die auch noch — und noch lange — zu sehen sein werden.

Meine verehrten Anwesenden! Sie sind diejenigen, die dafür eintreten, daß die Entfernungen zwischen den Menschen, zwischen den Ländern und Völkern verkürzt werden.

Sie sind diejenigen, die für 5 $\frac{1}{2}$ Millionen arbeitende Menschen sprechen und dafür, daß diese Menschen in der Lage sind, durch Ihre Arbeit eine bessere und schnellere Verständigung herzustellen, zwischen den

Diktatur in Peru

Im Oktober 1948 führte ein militärischer Staatsstreich in Peru zum Sturz des demokratischen Regimes, worauf praktisch alle Leiter der demokratischen Gewerkschaftsbewegung Perus verhaftet und die Gewerkschaftsbüros geschlossen wurden. Nach Erhalt von Berichten über die Ereignisse nahm der Geschäftsführende Ausschuss der ITF folgende Entschließung an, die veröffentlicht wurde:

„Der Geschäftsführende Ausschuss der ITF befaßte sich am 8. Februar 1949 in London mit Berichten, aus denen hervorging, daß die Hoffnung, die Gewerkschaftsbewegung in Peru werde nach und nach zu normalen Verhältnissen zurückkehren, je weiter man sich von den politischen Wirren der Monate Oktober und November 1948 entfernen werde, endgültig aufgegeben werden muß.

Dem Peruanischen Gewerkschaftsbund, dem Sammelpunkt von einer halben Million organisierter Arbeiter, ist immer noch jede Tätigkeit untersagt. Ortsgruppen und Bezirks- und Landesleitungen von Gewerkschaften wurden aufgelöst oder fielen der Einmischung zum Opfer. Tausende von aktiven Gewerkschaftern schmachten seit Monaten in den Gefängnissen, Tausende andere sind ihres Brotenerverbs beraubt. Wer den Opfern der Verfolgung helfen will, wird selbst verfolgt.

Die Gewerkschaftshäuser wurden beschlagnahmt und ihre Ausstattung weggetragen. Eine Gewerkschaftspresse gibt es nicht mehr.

Die Regierung versucht durch Druckmittel und Überredung, Gewerkschaftsvertreter zu gefügigen Werkzeugen herabzuwürdigen, um das Regime mit einer pseudo-gewerkschaftlichen Bewegung auszustatten.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation protestiert aufs heftigste gegen diese Ausschreitungen, die sich ihrem Wesen nach kaum von den Verbrechen unterscheiden, die Hitlers und Mussolinis Namen zu trauriger Berühmtheit brachten. Sie verlangt als ersten Schritt zur Wiederherstellung der von der peruanischen Verfassung gewährleisteten Koalitionsfreiheit die Freilassung der Gewerkschafter aus den Gefängnissen und die Einstellung jeder Verfolgung.“

Die ITF wurde auch beim peruanischen Gesandten in London vorgestellt.

Die Lage in Peru hat sich seither vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkt aus etwas entspannt. Die Gewerkschaftsfunktionäre sind aus der Haft entlassen worden. Das Regime bleibt jedoch nach wie vor reaktionär. Die Gewerkschaften können sich zwar betätigen, jedoch lediglich unter großen Schwierigkeiten und Gefahren.

Deutschland

Am 8. Januar 1948 erhielten wir Telegramme aus der britischen Zone Deutschlands, wonach die Ernährungslage sich dermaßen verschlechtert hatte, daß das weitere Funktionieren der Verkehrsbetriebe gefährdet war. Der Generalsekretär setzte unverzüglich den betreffenden britischen Minister, Lord Pakenham, in Kenntnis, und als Ergebnis kamen Hans Jahn, der Vorsitzende des Gemeinsamen Ausschusses der

Menschen und Völkern und Ländern, und darüber hinaus eine Wiederherstellung des Vertrauens, das nur wiedergeschaffen werden kann, wenn man die Menschen näher und rascher zueinander bringt.

Und so freuen wir uns darüber, daß Sie diese 5 $\frac{1}{2}$ Millionen Menschen jetzt hier vertreten, und daß Sie damit rund 40 Länder in diesen Tagen in Stuttgart vertreten, und daß Sie damit die Menschen vertreten, die durch ihre Arbeit einen wahren Dienst am Frieden leisten und damit auch dazu beitragen, daß dieser Frieden in Deutschland, in Europa und der Welt allmählich doch ein dauerhafter werden möge.

Wir freuen uns darüber, daß Sie hierher gekommen sind, aus den entferntesten Ländern, trotz Korea, und daß Sie das nicht abgehalten hat, gerade zu uns nach Deutschland zu kommen.

Ich wünsche Ihnen eine erfolgreiche Kongreßarbeit, und ich wünsche Ihnen als Oberbürgermeister dieser Stadt dazu sonnige, Herz und Gemüt erfreuende und erfüllende Tage.

Der Vorsitzende: Im Namen des Kongresses danke ich allen Rednern für die freundlichen Worte und Komplimente, die der ITF gegenüber ausgesprochen worden sind.

Nun ist der Augenblick gekommen, zur Tagesordnung überzugehen.

Ich bin Ihnen zunächst eine Erklärung dafür schuldig, daß mir die Ehre des Vorsitzes des Kongresses zufällt. Im Zusammenhang mit der Gründung des „Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften“ ist in der Leitung der ITF eine wichtige Änderung eingetreten. Unser Freund und Kollege Oldenbroek, der seit dem Tode unseres unvergeßlichen Edo Fimmen, d. h. seit dem Jahre 1942 als Generalsekretär die Geschicke der ITF leitete, ist zum Generalsekretär der neuen Internationale der freien Gewerkschaften gewählt worden. An seine Stelle hat das Exekutivkomitee den bisherigen Präsidenten der ITF, Kollegen Omer Becu, interimistisch zum Generalsekretär der ITF ernannt. Dadurch ist der Posten des Präsidiums unserer Organisation verwaist. In meiner Eigenschaft als amtsältestes Mitglied der Exekutive bin ich von meinen Kollegen gebeten worden, bis zu diesem Kongreß das Präsidium zu übernehmen. Um der ITF keine Verlegenheiten zu bereiten, habe ich mich dem Wunsche unterzogen. Nach der Neubestellung des Generalrates durch den Kongreß, wird auch der neue Vorsitzende der ITF zu wählen sein. Bis dahin bitte ich Sie um Nachsicht und Unterstützung in meiner Amtsführung als Vorsitzender des Kongresses.

Ich schulde Ihnen eine zweite Erklärung. Sie betrifft unsern Kongreßort. In der Sitzung vom Oktober 1948 hat die Exekutive beschlossen, den Kongreß in Wien durchzuführen, sofern die österreichischen Organisationen sich bereitfinden würden, diese Aufgabe zu übernehmen. Durch den Beschluß sollten die Haltung, die Treue und die Arbeit unserer österreichischen Freunde Würdigung und Anerkennung finden. Die Anfrage der ITF hat in Wien nicht nur die Bereitschaft gefunden, die Organisation des Kongresses zu übernehmen; sie ist auf freudige Zustimmung und Begeisterung bei unseren österreichischen Kameraden gestoßen. Als der Beschluß gefaßt wurde, hatten wir damit gerechnet, daß Wien im Jahre 1950 eine freie Stadt und Österreich ein freies Land, d. h. frei von der Besetzung durch fremde Armeen, sein würde. Leider ist diese Voraussetzung nicht erfüllt. Die Besetzung Österreichs dauert an. Ich zweifle

Eisenbahnergewerkschaften der anglo-amerikanischen Doppelzone, Adolf Kummernuss, der Präsident des Hamburger Distrikts und internationale Vertreter der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, und Heinrich Malina, der Präsident derselben Gewerkschaft, am 6. Februar nach London und hatten Unterredungen mit Lord Pakenham und Abteilungsleitern des Auswärtigen Amtes am 9. und 10. Februar. Die Besprechungen ließen weitgehende Übereinstimmung über die zur Verbesserung der Lage zu treffenden Maßnahmen erkennen. Sie erwiesen sich als wertvoll für die betreffenden Beamten und vermochten gleichzeitig unsere deutschen Freunde zu überzeugen, daß die britischen Behörden wirklich bemüht waren, alles in ihrer Macht Stehende zu tun.

Eine ITF-Delegation besuchte Deutschland zwischen dem 20. März und dem 2. April 1948. Sie setzte sich zusammen aus W. T. Potter, J. W. Trafford und B. T. Travess vom Britischen Landesverband der Eisenbahner; P. McCubbin vom Britischen Verband der Lokomotivführer und -heizer; H. Haworth, Unterhausabgeordneter, vom Verband der britischen Eisenbahnangestellten; G. Hendrickx und L. Eggers von der belgischen Transportarbeitergewerkschaft; G. Joustra vom Holländischen Eisenbahnerverband; T. Smeding und H. M. W. Westerlaken vom Holländischen Transportarbeiterverband; C. C. J. Kolare vom Schwedischen Eisenbahnerverband; B. M. Jewell vom amerikanischen Kartell der Eisenbahnergewerkschaften; und P. Tofahrn und F. Strauss von der ITF.

Die Aufgabe der Delegation bestand darin, Auskünfte zu sammeln über die Zusammensetzung, die Leitung und die Stimmung in den deutschen Gewerkschaften, diesen moralische Unterstützung, Ermutigung und Rat zu geben, und aus eigener Anschauung die Lebens- und Arbeitsbedingungen im deutschen Verkehrswesen kennenzulernen, um zu einer Einschätzung des von den deutschen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen zur Verbesserung der Verhältnisse benötigten Bestandes zu gelangen.

Die Reise der Delegation wurde von den Besatzungsbehörden der amerikanischen wie auch der britischen Zone in jeder Weise erleichtert. Später führten wir einen Briefwechsel mit General Lucius D. Clay und dem britischen Auswärtigen Amt bezüglich der Ausführung der Empfehlungen der Delegation und der ausreichenden Versorgung der Transportarbeiter und ihrer Gewerkschaften mit Nahrungsmitteln, Kleidern, Zeitungspapier, Büroeinrichtungen, Kraftwagen und Benzin. Im großen ganzen waren sie sehr positiv eingestellt und in einigen Fällen gewährten sie auch ihre Hilfe, obschon sie darauf hinwiesen, daß die Verteilung dieser Dinge ausschließlich in den Händen der deutschen Behörden liege. Infolge erhöhter Zufuhren und der Stabilisierung der Währung gegen Ende 1948 lösten sich diese Probleme weitgehend von selbst.

Die Delegation erstattete einen ausführlichen Bericht über die damaligen Verhältnisse in Deutschland. Der Bericht enthielt auch eine Reihe von Auskünften über die Personalpolitik der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn, über die Sozialversicherung und deutsche Gewerkschaftsmethoden und -ideen.

Internierung deutscher Seeleute auf Ellis Island

Im Mai 1949 wurden Anordnungen getroffen, um eine Anzahl deutscher Seeleute nach den USA zu senden, um einige Trawler zu bemannen, die Deutschland überlassen worden waren. Man beließ uns im

nicht daran, daß die österreichischen Organisationen alles getan hätten, um die reibungslose Durchführung des Kongresses auch unter den gegebenen Umständen zu ermöglichen. Sicher hätte es auch an der bekannten österreichischen Gastfreundschaft, deren sich die Eisenbahnersektion im Jahre 1949 in Innsbruck erfreuen durfte, nicht gefehlt. Indessen schienen der Exekutive doch nicht alle Fragen, die die ungehinderte Einreise der Delegierten und die Durchführung des Kongresses betrafen, genügend abgeklärt zu sein, um beim Tagungsort Wien bleiben zu können. Der Kongreß der ITF ist eine freie Tribüne, auf der jeder sagen kann, was er denkt, und der Kongreß soll eine freie Tribüne bleiben. Die Exekutive ist der Ansicht, daß zur Zeit noch nicht alle Bedingungen erfüllt sind, um den Kongreß in diesem Geiste in Wien durchführen zu können. Im Namen der Leitung der ITF danke ich den österreichischen Freunden für ihre Bereitschaft und gebe gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck, daß Österreich mit seiner schönen und stolzen Stadt Wien sich bald der vollen Freiheit erfreuen werde und einen späteren Kongreß der ITF empfangen könne, wie wir das von unseren österreichischen Kameraden gewöhnt sind.

Ich danke gleichzeitig den deutschen Organisationen, daß sie sofort in die Lücke gesprungen sind und die Organisation des Kongresses übernommen haben. Noch bevor die Stadt London in Betracht gezogen werden konnte, die auch in den dunkelsten Tagen des zweiten Weltkrieges Hoffnung, Glaube und Zuversicht Europas und der ganzen Welt aufrechterhalten hat, boten die deutschen Organisationen ihre Dienste an. Wenn wir fünf Jahre nach Schluß des entsetzlichen Krieges, der vom Nazismus und Faschismus gewissenlos und verbrecherisch vom Zaune gebrochen worden ist, den Kongreß in Deutschland durchführen, so ist darin eine mutige Geste und ein Beitrag zur Überwindung der Gefühle, die der Krieg zwangsläufig in Millionen Herzen zurückgelassen hat, und damit auch ein wichtiger Beitrag im Kampfe gegen die Kriegspsychose und für die Schaffung und Erhaltung des Friedens zu erblicken. Wir freuen uns, in Deutschland starke gewerkschaftliche Organisationen vorzufinden, die bereit und fähig sind, die vom Nazismus gewaltsam unterbrochene Arbeit für Freiheit und soziale Gerechtigkeit fortzusetzen. Wir tagen in dem Lande, in dem der Nazismus in den gewerkschaftlichen und politischen Organisationen der Arbeiterschaft größere Verwüstungen angerichtet hat als irgendwo. Wir verneigen uns vor den Kämpfern, die auf dem Richtblock, in Gefängnissen und Konzentrationslagern ihr Leben lassen mußten, und wir danken denen, die Terror und Leiden überlebt haben und heute ihre ganze Kraft für den Wiederaufbau der Gewerkschaften einsetzen.

Wir sind stolz darauf, eine ganze Reihe dieser Kameraden unter uns zu haben.

Da ist Friedel Jahn, die von Edo Fimmen als die tapferste Frau der illegalen Bewegung bezeichnet wurde. Sie wurde nach jahrelanger erfolgreicher und gefahrvoller Arbeit verhaftet, schmachtete zwei Jahre in Einzelhaft, vier Jahre im Zuchthaus und nachher im Konzentrationslager.

Da sind Heinz Komerowski, Wuppertal, und Paul Emmen, Krefeld, die als Leiter von illegalen Gruppen arbeiteten und je zu zehn Jahren Zuchthaus verurteilt worden sind.

Ich begrüße ferner Max Peschel, der 12 Jahre der Naziherrschaft im Exil und Konzentrationslager verbracht hat.

Glauben, die Mannschaften dürften sich frei an Land begeben, doch wurden sie bei ihrer Ankunft auf Ellis Island unter harten Bedingungen interniert. Dasselbe geschah einer zweiten Gruppe. Unser Vertreter in Neuyork tat für die deutschen Seeleute, was ihm möglich war, doch gelang es ihm nicht, ihre Freilassung zu erwirken. Wir brachten die Sache bei den USA-Behörden in Deutschland zur Sprache und haben seither keine weiteren Klagen vernommen.

Deutsche Offiziere auf indischen Schiffen

Im Juli 1949 beklagte sich die Indische Seeleutegewerkschaft bei uns darüber, daß deutsche Offiziere in den Dienst von indischen Reedereien zu viel ungünstigeren Bedingungen als denen der Tarifverträge für die indischen Offiziere getreten seien. Daraufhin befragten wir die Gewerkschaft der deutschen Seeleute, die uns mitteilte, soviel ihr bekannt sei, stammten diese Offiziere nicht aus Deutschland, sondern möglicherweise aus Kriegsgefangenenlagern im Mittleren oder Fernen Osten. Die indische Seeleutegewerkschaft bestätigte später, daß dies mindestens in einigen Fällen zutreffe.

Berliner Eisenbahnerstreik

Berlin steht unter Viermächtebesetzung. Die Eisenbahnen der ganzen Stadt werden jedoch von den sowjetischen Besatzungsbehörden kontrolliert. Die Eisenbahner sind in zwei getrennten Gewerkschaften organisiert, der Eisenbahnergruppe des kommunistischen FDGB und die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, die der freien UGO angeschlossen ist. Die kommunistische Gewerkschaft ist Alleinherrscherin im Sowjetsektor und besitzt in den drei Westsektoren eine unbekannte Anzahl Mitglieder. Die UGO-Gewerkschaft betätigt sich ausschließlich in den Westsektoren.

Zwei verschiedene Währungen befinden sich in Berlin im Umlauf: die Westmark, die das Zahlungsmittel in den Westzonen ist, und die Ostmark — die Währung der Sowjetzone — die einen Wert von etwa einem Fünftel der ersteren besitzt. Die von den Sowjets beaufsichtigte Eisenbahnverwaltung entlöhnte die Eisenbahner in Ostmark, auch wenn sie in Westberlin lebten, was zur von der UGO-Gewerkschaft am 21. März 1949 vorgebrachten Forderung der Entlohnung in Westmark führte. Die Eisenbahnverwaltung ließ die Forderung unbeachtet. Ein Streik wurde auf den 11. April angesetzt, doch wurde die Schwierigkeit von den Berliner Stadtbehörden vorübergehend dadurch gelöst, daß sie der Eisenbahnverwaltung geschuldete Westmark dazu benützten, die Eisenbahnerlöhne in diese Währung umzuwechseln. Es handelte sich dabei jedoch nur um eine Lösung vorübergehenden Charakters, und am 5. Mai führte die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins unter den Eisenbahnern eine Streikabstimmung durch. 11 522 Stimmen wurden für, und nur 549 Stimmen gegen die Auslösung eines Streiks abgegeben. Die Eisenbahnverwaltung begann daraufhin Verhandlungen, nicht etwa mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, die sie durchgehend zugunsten der kommunistischen Organisation ignorierte, sondern mit dem Bürgermeister Westberlins. Dadurch wurden die Ereignisse jedoch nur um wenige Tage hinausgeschoben. Der Streik begann schließlich am 21. Mai um Mitternacht.

Unter uns weilt auch Johannes Bolling, der seit 1933 in einer illegalen Gruppe der ITF gearbeitet hat und dessen Bekämpfung des Nazisystems durch 18 Monate Gefängnis zwar unterbrochen aber nicht beendet werden konnte.

Da sind Max Pester, Köln, der zu sechs Jahren Zuchthaus verurteilt wurde, Matthias Hermann, Nürnberg, der mehrfach verhaftet wurde und beim Umsturzversuch Gördeler und der Generale eine große Rolle spielte; da sind Otto Faller, Karlsruhe, und Karl Molt, Stuttgart.

An der Spitze der Delegation der beiden deutschen Verbände stehen Hans Jahn, dem Edo Fimmen das Zeugnis ausstellte, einer der tapfersten, erfolgreichsten und konsequentesten Kämpfer gegen Hitler gewesen zu sein, und Adolf Kummernuß, der 1933 in persönlicher Zusammenarbeit mit Edo Fimmen eine illegale Widerstandsgruppe gründete, die zu einem Prozeß vor den berüchtigten Volksgerichten gegen „Kummernuß und Genossen“ führte und für Kummernuß über zwei Jahre Freiheitsberaubung bedeutete.

Aus der großen Zahl der im Kampfe gefallenen Kollegen nenne ich einige, die in den Reihen der ITF gestanden sind, nämlich

Hermann Jochade, Berlin

Lorenz Breunig, Berlin

Gustav Sauf, Königsberg

Jonny Bruggmann, Hamburg

Hans Wiechmann, Danzig

Wilhelm Bode, Kottbus

Hans Funger, Krefeld

Franz Stenzner, München

Jakob Ruf, Mannheim

Erich Steinfurt, Berlin

Werner Lehmann, Wuppertal

Georg Otten, Halle.

Wenn unser Kongreß die Gefallenen ehrt, so will er gleichzeitig eine Aufmunterung für die Lebenden und vor allem für die jungen Kameraden sein, den Kampf für Freiheit, soziale Gerechtigkeit, wahre Demokratie und Frieden fortzusetzen.

Wenn wir vom Ausland her die Entwicklung in Deutschland beobachten, so glauben wir, einigen Grund zur Beunruhigung zu haben. Gewisse Vorkommnisse erinnern uns höchst unangenehm an die Zeit nach dem ersten Weltkrieg. Im bayrischen Landtag hat kürzlich ein prominenter Kämpfer gegen den Nazismus in einer eindrucksvollen und aufsehen-erregenden Anklagerede unter anderem folgendes gesagt:

„Die früheren Nationalsozialisten, soweit sie unverbesserlich sind, stehen untereinander in enger Verbindung. Sie kommen heimlich zusammen, sie versuchen, in den Behörden bereits wieder Zellen zu bilden, die schwer greifbar sind, deren unterirdischer Einfluß aber sich nicht nur bei der Wiederbesetzung von Beamtenstellen bemerkbar macht. Der Kampf gegen die junge deutsche Demokratie ist auf der ganzen Linie entbrannt. Die entscheidende Frage ist, ob die Demokratie diesen Kampf durch Blindheit, Schwäche und Uneinigkeit wieder ebenso verlieren will, wie ihn die Weimarer Republik nach 1929 verloren hat...“

Der Mann, der das sagte, ist kein Geringerer als der frühere bayrische Ministerpräsident Dr. Hoegner. Gewisse Gerichtsurteile in politischen Prozessen scheinen zu zeigen, daß der Einfluß früherer Nationalsozialisten auch in den deutschen Gerichten nicht gering ist. Wie es um die Demokratie in Ostdeutschland bestellt ist, bedarf an dieser Stelle keiner langen

Die Eisenbahnverwaltung versuchte, allerdings ohne Erfolg, den Betrieb mit Personal aus der Sowjetzone aufrechtzuerhalten, das nicht nur von der Bahnpolizei, sondern auch von der für diesen Zweck aus der Ostzone herbeigerufenen eigentlichen Polizei unterstützt wurde. Letztere wurde später auf Befehl der Militärkommandanten Westberlins zurückgezogen. Am 28. Mai anerbot sich die Gewerkschaft der Eisenbahner, der Eisenbahnverwaltung Personal zur Abfertigung lebenswichtiger Transporte, wie Nahrungsmittel, zur Verfügung zu stellen, doch wurde dieses Angebot von der Verwaltung abgewiesen.

Am 27. Mai machte die Verwaltung (nicht etwa der Gewerkschaft, sondern dem Bürgermeister) das Angebot, Fahrpreise und andere Einnahmen in den Westsektoren in Westmark festzusetzen, und diese Einnahmen dazu zu verwenden, an die Eisenbahner der Westsektoren 60 % ihres Lohnes in Westmark auszuzahlen. Am 30. Mai gab sie bekannt, daß sie mit der kommunistischen Eisenbahnergewerkschaft — die am Streik nicht beteiligt war — auf der Grundlage ihres Angebots ein Abkommen getroffen habe. Die UGO-Gewerkschaft befragte die Eisenbahner auf dem Abstimmungswege über ihre Haltung dem Angebot gegenüber, und mit 13 477 gegen 398 Stimmen wurde beschlossen, den Streik fortzusetzen, bis den drei Forderungen der Gewerkschaft (Zahlung aller Löhne in Westmark, Anerkennung der Gewerkschaft, keine Maßregelungen) entsprochen würde.

Am 10. Juni wies der amerikanische Kommandant darauf hin, daß die Eisenbahnverwaltung sich verpflichtet hatte, mindestens 60% der Löhne in Westmark zu zahlen, diesen Anteil nach Maßgabe der Einnahmen in Westmark zu erhöhen und von der Maßregelung von Streikenden, ohne Rücksicht darauf, welcher Gewerkschaft sie angehörten, abzusehen, und machte darüber hinaus das Angebot, den Stadtrat Westberlins zu ermächtigen, genügend Westmark zu erwerben, um zusätzliche 15% der Löhne für eine Zeitdauer von drei Monaten in dieser Währung zahlen zu können. Die Streikenden ließen sich nicht bewegen, beschlossen jedoch am 25. Juni, am 28. Juni zur Arbeit zurückzukehren, nachdem General Kwaschnin, der Leiter der Verkehrsabteilung der sowjetrussischen Militärverwaltung, den drei westlichen Kommandanten schriftlich versichert hatte, daß er „nicht daran zweifle, daß die Eisenbahnverwaltung alle Bedingungen des Abkommens einhalten“ werde, und die westlichen Kommandanten den Stadtrat ermächtigt hatten, genügend Ostmark in Westmark umzutauschen, um die Löhne der in den Westsektoren wohnenden Eisenbahner, die vor dem 28. Juni zur Arbeit zurückkehren würden, während mindestens drei Monaten in Westmark ausrichten zu können. Die westlichen Kommandanten hatten den Stadtrat angewiesen, die Zahlung der Arbeitslosenunterstützung an Streikende, die nicht zur Arbeit zurückkehren würden, einzustellen.

Trotz der Versicherungen des Generals Kwaschnin wird die Vereinbarung nicht eingehalten. Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen, jedoch in der Ostzone arbeiten, erhalten nicht 60% ihres Lohnes in Westmark. In Beantwortung eines Protestes der alliierten Kommandanten erklärten die russischen Behörden, die Vereinbarung betreffe nur die Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen und auch arbeiteten. Da in der Ostzone kein Streik stattfand, „ist es klar“ — nach der Auffassung der Russen —, daß sich die Abmachung nicht auf Personen bezieht, die im

Erörterungen. Von Demokratie, wie wir sie verstehen, kann nicht gesprochen werden. Es handelt sich um die Herrschaft einer Partei, die auch den Gewerkschaften keine Möglichkeit der freien Entfaltung läßt.

Wenn wir trotzdem bereit sind, dem deutschen Volk Vertrauen entgegenzubringen und wenn wir das durch unseren Kongreß zum Ausdruck bringen, dann geschieht es besonders im Blick auf den Geist und die Kräfte, die in den deutschen Gewerkschaften wirksam sind und wie sie im Aufruf des Deutschen Gewerkschaftsbundes vom 1. Mai 1950 enthalten sind, wo der „Verzicht auf jeglichen Nationalismus und Militarismus sowie die Neuordnung der deutschen Wirtschaft und ihre Einordnung in die europäische Gemeinschaft“ gefordert werden.

* * *

Es ist an unseren ITF-Kongressen üblich, daß der Vorsitzende einen Blick auf die Tätigkeit unserer Organisation seit dem letzten Kongreß wirft. Bevor ich dies tue, bitte ich Sie, mit mir der Kameraden zu gedenken, die seit dem Osloer Kongreß das Zeitliche gesegnet und für immer von uns Abschied genommen haben. Es sind dies die Kollegen:

<i>Alex Hammarström,</i>	Kassierer des Norwegischen Eisenbahnerverbandes;
<i>James Phillips,</i>	der frühere Präsident des Verbandes der Zugführer Nordamerikas und früherer Vorsitzender des Kartells der Nordamerikanischen Eisenbahnerverbände, und sein Nachfolger in beiden Ämtern:
<i>Harry Frazer;</i>	
<i>Jonny Owens,</i>	der Sekretär des Kartells der Seeleute- und Hafenarbeiterverbände Nordamerikas;
<i>Stanley Hirst,</i>	der frühere Kassierer des Britischen Transportarbeiterverbandes;
<i>Thorleif Narvestad,</i>	Vorsitzender des Verbandes der Lokomotivführer Norwegens.

Alle diese Kameraden haben sich um die Sache der Gewerkschaftsbewegung und der ITF besonders verdient gemacht. Diese Liste der uns bekannten verstorbenen Freunde und Mitarbeiter ist nicht vollständig, denn wir erfahren überhaupt nicht oder nur zufällig, wenn einer unserer Freunde in den Diktaturstaaten aus dem Leben scheidet. Wir gedenken ferner der zahlreichen Mitglieder und Kämpfer unserer Mitgliedsverbände, deren Treue und Hingabe das Fundament der ITF bilden, die aus dem Leben geschieden sind, ohne daß ihre Namen in unseren Annalen erscheinen. Dabei wollen wir besonders des Opfers der genannten und unbekannteren Kameraden gedenken, die im Kampf gegen die Unterdrückung und für die Freiheit gefallen sind. Zu Ehren des Andenkens aller unserer Toten bitte ich Sie, sich zu einer Minute des Schweigens von Ihren Sitzen zu erheben.

* * *

Wenn ich nun die Tätigkeit der ITF seit dem Osloer Kongreß kurz streife, so soll damit der Debatte über den umfangreichen und interessanten Bericht des Sekretariats und des Vorstandes nichts vorweggenommen werden.

Ostsektor arbeiten, trotzdem die zwischen General Kwaschnin und den alliierten Kommandanten ausgetauschten Schriftstücke sich um die Eisenbahner drehten, die „in den Westsektoren Berlins wohnen“.

Die UGO-Gewerkschaft berichtet auch, daß Maßregelungen der Streikenden an der Tagesordnung sind. Die Eisenbahnverwaltung schafft einen Personalüberschuß in den Westsektoren durch die Versetzung von Eisenbahnern aus dem Ostsektor in die Westsektoren, um alsdann zu erklären, die Eisenbahnbetriebe in den Westsektoren besäßen überschüssiges Personal, das aus wirtschaftlichen Gründen abgebaut werden müsse. Büros und Betriebe der Westsektoren werden in die Ostzone verlegt, worauf die Lohnzahlungen in Westmark an das betreffende Personal eingestellt werden. Betriebsaufgaben werden den Dienststellen der Westsektoren zugunsten solcher im russischen Sektor entzogen, womit wiederum in den Westsektoren ein Personalüberschuß erzeugt wird. Am 23. August 1949 teilte die Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins General Kwaschnin mit, daß bis dahin 1372 am Streik beteiligte Eisenbahner entlassen worden seien.

Auf seiner Tagung vom 24. bis 26. Oktober 1949 nahm das Exekutivkomitee der ITF folgende EntschlieÙung an:

„Das Exekutivkomitee der ITF hat auf seiner Sitzung vom 24. bis 26. Oktober 1949 in London folgende Tatsachen erwogen:

Die Eisenbahner der westlichen Sektoren Berlins haben einen Streik von 39 Tagen durchführen müssen, um die kommunistische Reichsbahnverwaltung der sowjetischen Besatzungszone zur Billigung berechtigter Forderungen zu bewegen, insbesondere der Auszahlung ihrer Löhne in der gesetzlichen Währung der Westsektoren.

Die Verwaltung weigerte sich, mit der freien Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins, der rechtmäßigen Vertretung der Streikenden, zu verhandeln, verpflichtete sich jedoch öffentlich, 60% der Löhne in Westmark zu zahlen und den Prozentsatz zu erhöhen, falls die Einnahmen in dieser Währung dies gestatteten.

Die Verwaltung versprach ferner, keinen der Streikenden zu maßregeln.

Die sowjetische Militärbehörde verbürgte die Erfüllung der von der kommunistischen Reichsbahnverwaltung abgegebenen Versprechen.

Die Reichsbahnverwaltung weigert sich, die Löhne der Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen, jedoch im Sowjetsektor arbeiten, in der gesetzlichen Währung auszus zahlen.

Durch Betriebsumstellungen, Verlegung von Dienststellen von Westberlin nach dem russischen Sektor und durch Versetzung von Personal vom russischen Sektor nach Westberlin hat die Verwaltung künstlich und in böswilliger Weise in den Westsektoren einen Personalüberschuß geschaffen, um alsdann unter dem Vorwand wirtschaftlicher Notwendigkeit Entlassungen vorzunehmen.

Bei den 1372 Eisenbahnern, die zwischen dem 29. Juni und 23. August 1949 entlassen wurden, handelt es sich ausschließlich um Personen, die am Streik teilgenommen haben.

Das Exekutivkomitee der ITF protestiert voller Entrüstung gegen diesen Wortbruch den Streikenden sowie auch den Besatzungs-

Zuerst darf ich die erfreuliche Feststellung machen, daß unsere Berufsinternationale seit dem letzten Kongreß in Oslo weiter gewachsen ist. Kollege Becu konnte in Oslo darauf hinweisen, daß die ITF in 45 Ländern 105 Organisationen mit 4¹/₂ Millionen Mitgliedern angeschlossen hatte. Heute sind es 47 Länder mit 130 Organisationen und mehr als 5 Millionen Mitgliedern. Konnte vor zwei Jahren als besonderes Ereignis der Eintritt der großen amerikanischen Eisenbahner-Organisationen und der deutschen Verbände gemeldet werden, so kann heute festgestellt werden, daß weitere Verbände aus Nordamerika zu uns gestoßen sind, daß die Eisenbahner und Seeleute von Japan wieder angeschlossen sind und daß die ITF in Lateinamerika, im Nahen Osten, in Pakistan und anderen Teilen der Welt wieder festen Fuß gefaßt hat. Die Position der ITF in Frankreich hat sich konsolidiert, und mit den Organisationen in Italien konnten wieder Verbindungen aufgenommen werden.

Gewiß sind die Zahlen der angeschlossenen Verbände und Mitglieder nicht allein ausschlaggebend. Es kommt ihnen aber in den freien Gewerkschaften, wo jeder Zwang abgelehnt wird, doch eine erhebliche Bedeutung zu, weil sie der Ausdruck des Vertrauens sind, das uns entgegengebracht wird.

Die Sektion der Eisenbahner allein hat im Laufe der letzten drei Jahre einen Zuwachs von fast zwei Millionen Mitgliedern erfahren. Aber auch die anderen bestehenden Sektionen weisen eine erfreuliche Erstarke auf. Überdies sind seit dem letzten Kongreß zwei neue Sektionen für das Personal der Zivilluftfahrt und die Hochseefischer geschaffen worden, was sicher vom Kongreß begrüßt wird.

Die Sektion des Luftverkehrs wird sich zunächst über die Lage der angeschlossenen Mitglieder in den verschiedenen Ländern Klarheit verschaffen müssen. Es wird ihre Aufgabe sein, die sich daraus ergebenden Probleme zu erkennen und die auf internationaler Ebene sich ergebenden Schlußfolgerungen zu ziehen. Ich bin überzeugt, daß unser Kongreß der neuen Sektion eine wertvolle Unterstützung sein wird. Zahlreiche Aufgaben des Personals der Zivilluftfahrt können nur international gelöst werden. Der ITF eröffnet sich hier ein weites Feld großer und dankbarer Tätigkeit.

Bis dahin waren es die Seeleute und Hafentarbeiter, für die sich die Arbeit der ITF am unmittelbarsten und konkretesten hat auswirken können. Die Seeschifffahrt wickelt sich in weltweiten Räumen ab. Wichtige Fragen sozialer Natur können nur international geregelt werden. In Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitsamt in Genf werden solche Fragen vom Sekretariat der ITF in enger Verbindung mit den angeschlossenen Organisationen der Seeleute und Hafentarbeiter zu lösen versucht.

Aber auch für alle übrigen Sektionen entfalten Sekretariat und Behörden der ITF eine intensive Tätigkeit. Alle Sektionen haben in der Berichtsperiode ihre Sektionskonferenzen durchgeführt, die dank der gründlichen Vorbereitung durch das Sekretariat wertvolle Arbeit leisten können. Die Arbeit wird in den Konferenzen, die im Rahmen des Kongresses stattfinden werden, fortgesetzt und schließlich wird sich der Kongreß mit den Schlußfolgerungen zu befassen haben.

Die Durchführung gewerkschaftlicher Kämpfe der angeschlossenen Organisationen in Form von Streiks war in der Berichtsperiode weniger

behörden der westlichen Sektoren Berlins gegenüber und versichert die Opfer der kommunistischen Arglist der Sympathie der organisierten Transportarbeiter der demokratischen Welt;

Appelliert an die Besatzungsbehörden der Westsektoren, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um den Arbeitern, die unter den ungerechten Maßnahmen der kommunistischen deutschen Verwaltung leiden, zu helfen und ihre Wiedereinstellung zu erwirken;

Stellt vor den organisierten Transportarbeitern und der Öffentlichkeit die Wortbrüchigkeit und Tücke der kommunistischen Verwaltung der Reichsbahn der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands bloß, die ihre Macht mißbraucht, um politische Rachegefühle zu befriedigen;

Stellt die niederträchtige Rolle der kommunistischen Scheingewerkschaft der Eisenbahner der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands an den Pranger, die zuerst den kläglich gescheiterten Versuch unternahm, den Streik der Eisenbahner der Westsektoren zu brechen, und sich alsdann das Recht anmaßte, im Namen der Streikenden mit der Verwaltung eine Vereinbarung abzuschließen, die von der Verwaltung unter Einsatz allen Scharfsinns und mit der Unterstützung der kommunistischen Scheingewerkschaft sabotiert wird; und

Überläßt es der Weltöffentlichkeit, die Haltung der sowjetischen Militärbehörden zu beurteilen, die in Mißachtung der Tatsachen behaupten, die deutsche kommunistische Verwaltung erfülle gewissenhaft die abgegebenen Versprechen, und die sich weigern, zugunsten der Opfer des Wortbruchs und der Hinterlist der Kommunisten einzuschreiten.“

Italienreise einer ITF-Delegation

Am 19. Oktober 1948 trennten sich die römisch-katholischen und auch andere Gewerkschafter in Italien von der von den Kommunisten beherrschten CGIL (Allgemeiner Italienischer Gewerkschaftsbund) und gründeten die LCGIL (Freier Allgemeiner Italienischer Gewerkschaftsbund). Am 5. Juni 1949 spalteten sich auch die übrigen Gegner der Kommunisten — Sozialdemokraten, Republikaner und andere — ab, gründeten die FIL (Italienischer Gewerkschaftsbund) und begannen, neue Gewerkschaften aus dem Nichts aufzubauen, darunter Gewerkschaften der Eisenbahner, des Personals der zivilen Luftfahrt, der Straßenbahner, Arbeiter im Straßenverkehr, Binnenschiffer, Hafenarbeiter und Seeleute. Gegen Ende 1949 befand sich eine Transportarbeitergewerkschaft der LCGIL dabei, den Beitritt zur ITF zu erwägen.

Um den Augenblick, der sich uns günstig zeigte, auszunutzen, beschloß das Exekutivkomitee auf seiner Tagung vom 24. bis 26. Oktober 1949 in London, eine Delegation nach Italien zu entsenden, um die Lage an Ort und Stelle zu studieren und Beziehungen anzuknüpfen.

Die Delegation, die sich aus O. Becu, dem Präsidenten der ITF, P. Ferrisani vom Französischen Seeleuteverband und E. Zeli vom Schweizerischen Eisenbahnverband zusammensetzte, hielt sich vom 17. bis 24. Dezember 1949 in Italien auf und besuchte Genua, Rom, Neapel und Palermo, wo sie mit Vertretern der LCGIL und der FIL und verschiedenen diesen Organisationen angeschlossenen Transportarbeitergruppen Be-

häufig notwendig als in früheren Zeiten. Diese Tatsache ist ein Beweis der Erstarkung und des wachsenden Einflusses der Verbände, denn nur gegenüber starken Gewerkschaften bieten die Unternehmer Hand zu Verträgen, die die Rechte der Arbeiter gewährleisten.

* * *

Eine Aufgabe, der die ITF zu allen Zeiten ihres Bestehens ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt hat, ist die Erhaltung des Friedens. Sie scheute auch vor drastischen Maßnahmen nicht zurück, wenn sie glaubte, dadurch kriegerische Ereignisse verhindern und den Frieden sichern zu können. Seit 1920 hat sie sich wiederholt und intensiv am Kampfe gegen *Friedensstörer und Angreifer beteiligt*. Entsprechend dem Charakter und der Bedeutung der beruflichen Tätigkeit der angeschlossenen Mitglieder ist sie in dieser Hinsicht weiter gegangen als irgendeine andere Organisation. Ich erinnere besonders an ihre Rolle während des zweiten Weltkrieges, deren Bedeutung bei allen, die im Kampfe gegen Faschismus und Nazismus standen, Anerkennung gefunden hat. Die Leitung der ITF denkt nicht daran, in ihrer Tätigkeit um die Erhaltung des wirklichen Friedens eine Änderung eintreten zu lassen.

Sie lehnt es aber ab, sich ins Schlepptau von Bewegungen nehmen zu lassen, die weniger dem Frieden der Völker, als den politischen Zwecken eines Staates oder einer Staatengruppe dienen, wie das bei den sog. Partisanen des Friedens der Fall ist. Die Kampagne der „Partisanen“, die von allen kommunistischen Organisationen der Welt getragen wird, fordert das „bedingungslosé Verbot der Atombombe“ und eine „strenge internationale Kontrolle“ über die Durchführung dieses Verbotes. Es kann nicht Sache Ihres Vorsitzenden sein, sich im einzelnen mit den Argumenten der „Partisanen“ oder gar mit den sinnlosen Beschimpfungen zu befassen, denen die freien Gewerkschaften seitens der „Partisanen“ mit mehr oder weniger hohen akademischen Auszeichnungen ausgesetzt sind. Festgestellt sei aber, daß die Partisanenbewegung auch formell nicht die Erhaltung des Friedens allgemein fordert, sondern nur das Verbot einer bestimmten Waffe im Krieg anstrebt. Zugegeben, es handelt sich dabei um eine Waffe von besonders starker Wirkung. Es stellt sich aber die Frage, ob andere Waffen, wie Giftgas, Bakterien, kosmische Strahlen und was alles von der Wissenschaft noch erfunden werden mag, weniger grausam seien als die Atombombe. Es stellt sich die weitere Frage, ob die Mittel, die im ersten und zweiten Weltkrieg eingesetzt worden sind, bei erneuter und noch umfassenderer Anwendung nicht auch geeignet sind, die Zivilisationsarbeit von Jahrhunderten zu vernichten. Soll das Verbot einer einzigen Waffe bedeuten, daß der Krieg im übrigen nach wie vor ein erlaubtes, ja gewissermaßen normales Mittel für die Austragung von Meinungsverschiedenheiten und Interessenkonflikten der Staaten und Völker sein soll?

Wenn das so ist, dann bleibt die Forderung der „Partisanen“ weit hinter dem zurück, was selbst im Kellog-Briand-Pakt vor mehr als zwanzig Jahren enthalten war. Dieser Pakt stellte eine Ächtung des Krieges schlechthin dar. Er ist von allen wichtigeren Staaten der Erde unterzeichnet worden. Wäre er nicht von Faschisten und Nazisten mit Füßen getreten worden, so wäre der Ausbruch des zweiten Weltkrieges nicht möglich gewesen. Erst recht haben sich die „Vereinten Nationen“ die

sprechungen pflegten, wie auch mit Kapitän Giulietti, dem Sekretär der Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare (Italienischer Seeleuteverband) und Vorsitzenden der genossenschaftlichen Reederei Garibaldi, dessen Organisation der kommunistischen CGIL angeschlossen ist.

Ein ausführlicher Bericht über die Reise der Delegation ist den Mitgliedsverbänden anfangs 1950 zugestellt worden.

Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter St. Lucia

Mit Schreiben vom 18. März 1948 beklagte sich die Gewerkschaft der Seeleute und Hafentarbeiter auf St. Lucia, daß die Cable Wireless Ltd. sich nicht bereit finde, einen Tarifvertrag für die Besatzung eines von ihr neu in Betrieb genommenen Kabelschiffes abzuschließen. Wir wandten uns mit Erfolg an das Büro der Gesellschaft in London, und später wurde uns von der Gewerkschaft mitgeteilt, daß ein Vertrag am 25. Mai unterzeichnet worden sei.

In einem späteren Schreiben, vom 10. Oktober 1949, teilte uns dieselbe Gewerkschaft, die 590 Mitglieder hat, mit, daß 424 Seeleute, alle Mitglieder der Gewerkschaft, in St. Lucia (einer Insel in der Karibischen See) arbeitslos seien, und bat uns um Beistand bei der Beschaffung von Arbeitsplätzen. Da diese Leute weitgehend auf kanadischen, die Karibische See befahrenden Schiffen beschäftigt gewesen waren, schrieben wir am 27. Oktober an den kanadischen Distriktsverband der Seafarers' International Union of America und fragten an, ob in dieser Sache irgend etwas unternommen werden könne. Bis zum Jahresende ist eine Antwort nicht eingetroffen.

Der Coos-Bay-Konflikt

Am 31. August 1949 wurden wir von der Seafarers' International Union of North America von einem Konflikt im Hafen von Coos-Bay, Oregon, in Kenntnis gesetzt. Sie bat uns, den angeschlossenen Verbänden mitzuteilen, daß nach diesem Hafen bestimmte Schiffe nicht fahren sollten und dafür Sorge zu tragen, daß die Hafentarbeiter Schiffe dieser Herkunft nicht entladen. Wir machten die entsprechende Mitteilung an unsere angeschlossenen Verbände, und der Britische Landesverband der Seeleute, der Norwegische Transportarbeiterverband, der Schwedische Transportarbeiterverband, der Finnische Transportarbeiterverband und der Finnische Maschinistenverband sagten ihre Unterstützung zu.

Es war jedoch nicht möglich, bestimmte Anleitungen zu erteilen, da wir keine Mitteilungen über die in den Konflikt verwickelten Schiffe erhielten. Später vernahmen wir, daß der Streit beigelegt wurde.

Der Verwaltungsrat der Luxemburger Eisenbahnen

Am 27. November 1948 befaßte sich eine Konferenz der Eisenbahnergewerkschaften Luxemburgs, Frankreichs und Belgiens, an der Kollege Tofahrn als Vertreter der ITF teilnahm, mit der Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Luxemburger Eisenbahnen. Dieser Verwaltungsrat ist internationaler Zusammensetzung: Die Luxemburger Regierung ernannt elf Mitglieder, von denen drei die Belegschaft vertreten, und die französische und belgische Regierung ernennen je fünf Mitglieder, unter denen sich keine Arbeitervertreter befinden. Die Gewerkschaft der Eisen-

Hauptaufgabe gestellt, den Frieden schlechthin zu erhalten und haben zu diesem Zwecke eine gewaltige Organisation, mit dem Sicherheitsrat an der Spitze, geschaffen.

Das Verbot einer einzigen Waffe, auch wenn es die gefährlichste und grausamste wäre, ist eine Gefahr für die Erhaltung des Friedens. Unser Kampf muß dem Krieg als Mittel der Auseinandersetzung zwischen den Völkern schlechthin gelten, wie er der Unterdrückung des Menschen durch den Menschen in irgendeiner Form gilt. Alle Waffen, die der moderne Krieg einsetzt, sind grausam und unmenschlich. Wir können unmöglich nur eine Waffe verbieten und alle anderen gewissermaßen rechtfertigen, wenn wir den Krieg überhaupt ablehnen. Die Auswahl der Waffe, die vom Verbot der „Partisanen“ betroffen werden soll, unterstreicht die Einseitigkeit der ganzen Bewegung. Wie sehr die Zweifel begründet waren, die in den Ernst der ganzen Bewegung gesetzt werden mußten, zeigen die düsteren Ereignisse in Ostasien, über deren Ursachen kaum Zweifel möglich sind, deren weitere Entwicklung die Regierungen der Weltmächte, vor allem aber die „Vereinten Nationen“, noch vor schwere Aufgaben und auf eine harte Probe stellen kann.

Der Friede ist ohne Zweifel eines unserer höchsten Güter. Wir werden uns für seine Erhaltung in der Zukunft mit der gleichen Überzeugung und mit dem gleichen Ernst einsetzen wie in der Vergangenheit. Aber so hoch der Friede steht, höher als er stehen die Gerechtigkeit, die Freiheit und die Menschenwürde. Der Geist unterscheidet den Menschen von allen anderen Kreaturen dieser Welt. Die Freiheit dieses Geistes muß erhalten bleiben, wenn die Würde des Menschen nicht Schaden nehmen soll.

* * *

Auf unseren Kongressen in Zürich und Oslo hat das Verhältnis der ITF zum WGB eine große Rolle gespielt. In Zürich war die Diskussion vom festen Willen getragen, zu einer Verständigung zu kommen. Es war und ist uns klar, wie unermeßlich groß die Bedeutung einer umfassenden Organisation der Arbeiter der ganzen Welt für die Erhaltung des Friedens, für die soziale Gerechtigkeit und die Freiheit der Menschen ist. Wir kennen auch die Hoffnungen, die die Gründung des Weltgewerkschaftsbundes nach dem zweiten Weltkriege bei Millionen von Menschen erweckt hat, und wir waren bereit, alles zu tun, um die Hoffnungen nicht zu enttäuschen.

Die Entwicklung seit 1946 hat eindeutig gezeigt, daß eine Zusammenarbeit mit den kommunistischen Organisationen nicht möglich ist. So wenig es aber einen Frieden um jeden Preis geben kann, so wenig ist eine Einheit um jeden Preis möglich. Die wahre Einheit setzt ein Minimum von Übereinstimmung von Ziel und Weg voraus. Wo diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, ist auch die Einheit nicht möglich. Die Organisationen des Ostens, die sich Gewerkschaften nennen und die im wesentlichen den gegenwärtigen WGB bilden, haben mit uns fast nichts als den Namen gemeinsam. Wie der Osten mit dem Wort Gewerkschaft etwas ganz anderes zum Ausdruck bringt als wir, so ist es mit den Begriffen „Demokratie“, „Freiheit“, „soziale Gerechtigkeit“, „Frieden“ und vielen anderen.

Daß eine Zusammenarbeit auf die Dauer nicht möglich sein werde, ging aus den Diskussionen auf unserem Kongreß in Oslo deutlich hervor.

bahner Luxemburgs und ihre Vertreter im Verwaltungsrat beklagten sich über dessen reaktionäre Haltung und forderten jede der andern beiden Gewerkschaften auf, auf mindestens einen Sitz Anspruch zu erheben. Letztere erklärten sich einverstanden und baten die ITF, sie bei ihren Schritten bei den Regierungen zu unterstützen.

Daraufhin begleitete Kollege Becu eine Delegation des Belgischen Eisenbahnerverbandes zum belgischen Verkehrsminister, der die Gewerkschaft seiner Sympathie versicherte und versprach, sich mit seinem französischen Kollegen ins Einverständnis setzen zu wollen. Das Sekretariat der ITF wandte sich auf schriftlichem Wege mit demselben Ersuchen an den französischen Verkehrsminister. Die Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg, da die Luxemburger Regierung Einwände gegen die Ernennung französischer und belgischer Eisenbahner als Mitglieder des Verwaltungsrates erhob.

Die Trennung, die an sich sehr zu bedauern ist, die aber nicht zu vermeiden war, weil sie einem Gebot der Ehrlichkeit entsprach, ist seither vollzogen worden. Daß es dabei nicht beim Austritt der Organisationen bleiben konnte, die den kommunistischen Kurs des WGB nicht mitmachen wollten, war klar. Im Dezember des letzten Jahres ist in London die neue Organisation in Form des „Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften“ geschaffen worden. Die neue Organisation umfaßt die freien Gewerkschaften von ungefähr 50 Ländern aller Weltteile, die rund 50 Millionen Mitglieder zählen.

Mit dem „Internationalen Bund Freier Gewerkschaften“ verbindet uns das gleiche Ziel: nämlich die Wohlfahrt aller arbeitenden Menschen, gleichgültig welcher Rasse und welchen Glaubens. Mit ihr verbindet uns der feste Wille, dieses Ziel in gemeinsamer Arbeit im Geiste der Freiheit, der gegenseitigen Achtung und des Vertrauens zu erreichen. Zwischen der neuen Organisation und den altbewährten Berufssekretariaten, vorab der ITF, ist die Zusammenarbeit bereits vielversprechend eingeleitet. Gewähr dafür, daß sie erfolgreich sei, bietet nicht zuletzt die Tatsache, daß unser Freund Oldenbroek, dessen 30jähriges Wirken in der ITF wir im Rahmen dieses Kongresses noch würdigen werden, als Generalsekretär an die Spitze der neuen weltumspannenden Organisation gestellt worden ist.

Unbeschwert von internen Auseinandersetzungen und Richtungskämpfen wird sich die neue Organisation ihren großen Aufgaben widmen können. Sie wird auch die Initiative unterstützen, die eine engere Zusammenarbeit der Völker Europas anstrebt. Diese Zusammenarbeit hat durch die großzügige amerikanische Hilfe, bei deren Zustandekommen und Durchführung die Gewerkschaften der Vereinigten Staaten eine entscheidende Rolle spielen, eine kraftvolle Unterstützung erfahren. Möge es gelingen, die Zusammenarbeit so zu gestalten, daß allen Völkern Europas die Mitwirkung möglich gemacht wird, und daß das Werk von den Völkern der anderen Erdteile als ernster und ehrlicher Beitrag zur Erhaltung von Frieden und Freiheit der Menschen rückhaltlos anerkannt und unterstützt werden kann.

Zum Schluß habe ich noch die Ehre, in unserer Mitte fünf Veteranen zu begrüßen, die während Jahrzehnten an der Spitze der ITF mitgearbeitet haben und die im Jahre 1922 am Kongreß in Wien, wo der diesjährige Kongreß hätte stattfinden sollen, anwesend waren. Es sind unsere Kollegen

Charles Lindley, Stockholm

Johann Döring, Hamburg

Jan Brautigam, Rotterdam

Arie Kievit, Rotterdam

Karl Weigl, Wien.

Ich heiße die fünf Kameraden besonders herzlich willkommen. Ich danke ihnen für ihre Arbeit und ihre Treue. In ihrer Anwesenheit mag die Kontinuität der zielbewußten Arbeit und die große und stolze Tradition der ITF symbolhaft zum Ausdruck kommen.

Ich begrüße auch den Kollegen *Walter Auerbach*, der während langen Jahren ein fleißiger Mitarbeiter am Sekretariat der ITF gewesen ist.

V. Sektionsberichte

Eisenbahner-Sektion

Die Eisenbahnersektion der ITF hielt ihre zweite Nachkriegskonferenz vom 15. bis 19. August 1949 in Innsbruck, Österreich, ab. Fünfzehn angeschlossene Eisenbahnverbände aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und USA mit einem Gesamtnitgliederbestand von zweieinhalb Millionen waren durch 54 ordentliche Delegierte und 24 Gastdelegierte vertreten. Henry Rutz nahm als Gastdelegierter der American Federation of Labor teil. Überdies waren folgende Gäste und Beobachter anwesend: Delmas und Mazebroek als Vertreter des französischen Hohen Kommissars in Österreich; A. Olson, Labor Attaché der USA-Gesandtschaft in Wien; L. Kopelmanas als Vertreter des Direktors der Verkehrsabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission; P. P. Fano als Vertreter des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes; E. A. Uitborck im Namen der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung; J. Meskimen, Leiter der Abteilung für Arbeitsbeziehungen der USA-Militärregierung in Berlin; H. B. Brotman, Leiter der Sozialverwaltungsabteilung der USA-Streitkräfte in Österreich, und S. Cook von der Marshallplan-Mission in Österreich.

Der österreichische Verkehrsminister, Kollege V. Ubeleis, nahm an der Konferenz als ordentlicher Delegierter der Österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner teil. Das Ministerium war durch Herrn O. Bazant vertreten.

Kollege J. B. Figgins, Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner, wurde zum Konferenzvorsitzenden gewählt, Kollege Richard Freund, Präsident des Österreichischen Eisenbahnverbandes, zu seinem Stellvertreter.

Der Konferenz lagen eine Reihe ausführlicher Berichte über folgende Themen vor: Hygiene und Komfort in Eisenbahnbüros, Mitbestimmung, Koordination von Straße und Schiene, Organisierung des europäischen Verkehrswesens, Mechanisierung der Streckenunterhaltung und -erneuerung sowie die Frage der 40-Stundenwoche. In letzterer Frage eine Einigung zu erzielen, erwies sich als schwierig, weshalb sie auf der Sektionskonferenz der Eisenbahner anlässlich des Kongresses der ITF im Jahre 1950 erneut behandelt werden soll.

Folgende Entschlüsse wurden angenommen:

Grundsätze der Koordination von Straße und Schiene

„Es liegt im Interesse der Allgemeinheit, daß sich der Straßenverkehr ausschließlich in dem Gebiete entwickelt, zu dem die Eisenbahnen keinen Zutritt haben oder in dem sie nur minderwertige Dienste leisten können.

Der Erfolg des Straßentransportgewerbes im Wettbewerb mit den Eisenbahnen ist weitgehend künstlichen Vorteilen zuzuschreiben, wie: Fehlen von Gesetzen über Verpflichtungen gegenüber öffentlichen Behörden, den Benützern, Dritten und den Arbeitern, die denjenigen der Eisenbahnen entsprechen; Unangemessenheit der Lasten für das in den Straßen investierte Kapital und die Auf-

Bei Anlaß des Jubiläums des 50jährigen Bestehens der ITF, das auf dem Zürcher Kongreß im Jahre 1946 gefeiert worden ist, hat der damalige Präsident, Charles Lindley, der zugleich zu den Gründern der ITF gehörte, etwas melancholisch erklärt, er möchte nicht mehr dabei sein, wenn die ITF ihre Flagge einziehen müßte, um in einer bürokratischen Abteilung des Weltgewerkschaftsbundes unterzugehen. Charles Lindley ist noch da. Er ist gesund und munter in unserer Mitte. Sein altes und doch ewig junges Seemannsherz mag sich freuen. Die Flagge der ITF ist nicht eingezogen, sie ist neu entrollt und weht stolz im frischen Wind freier gewerkschaftlicher Arbeit.

In diesem Geist wird die ITF ihre Tätigkeit und ihren Kampf fortsetzen. Möge auch die Arbeit unseres Kongresses von diesem Geist der Freiheit, der wahren Kameradschaft und Brüderlichkeit beherrscht sein.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) gab Kenntnis vom Eingang folgender Telegramme:

Chauffeurgewerkschaft Kairo: „Infolge plötzlicher Erkrankung an Teilnahme am Kongreß verhindert. Wünsche besten Erfolg. Mohammed Zein el Din.“

Landesverband der Kapitäne, Steuerleute und Lotsen (AFL), USA: „Beste Grüße an die Schiffsoffiziere und Delegierten auf dem 21. Kongreß der ITF. Leider ist mir die Teilnahme nicht möglich. Ich möchte aber diese Gelegenheit wahrnehmen, um meine persönlichen Grüße zu übermitteln. Die ITF war während ihrer langen Vergangenheit immer führend bei der Verteidigung der Rechte der Transportarbeiter und insbesondere der Seeleute in aller Welt. Sie hat mitgeholfen, bessere Löhne und sichere Arbeitsverhältnisse für sie zu gewinnen. Dies ist die Aufgabe, der wir uns widmen. Ihre Durchführung mag Verzögerung erleiden durch die Taktiken derer, die im dunklen Zeitalter des sozigen Denkens leben und sich allem widersetzen, was ihren weniger privilegierten Brüdern zum Wohle gereicht. Schließlich muß aber unser Ziel triumphieren, wenn wir weiterhin zusammenstehen und den Kampf aufnehmen im besten Interesse all derer, die sich zu freien, demokratischen Gewerkschaften und Nationen bekennen. Ich wünsche Ihnen das Beste in Ihren gegenwärtigen Beratungen und den Schiffsoffizieren und Mitgliedern der ITF vollen Erfolg in den kommenden Jahren. Kapitän May, Vorsitzender.“

Internationale Föderation der Handels-, Büro- und technischen Angestellten: „Wünschen dem Kongreß des stärksten internationalen Berufssekretariats besten Erfolg. Spielmann.“

Folgende lateinamerikanische Gewerkschaften wünschten in Botschaften dem Kongreß besten Erfolg: die demokratische Eisenbahnergewerkschaft von Sucre in Bolivien; die Verbände der Seeleute, Straßenbahner und Kraftfahrer Brasiliens; der Verband der Angestellten und Arbeiter der Pazifik-Bahn in Columbien; die Verbände der Luftverkehrsarbeiter und der Straßenverkehrsarbeiter von Mexiko; die Gewerkschaft der Seeleute, Panama.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär): Ich möchte die Gelegenheit ergreifen, um mitzuteilen, daß unser Kollege und Veteran J. Döring, der als Ehrengast unter uns weilte, heute bei guter Gesundheit seinen 86. Geburtstag feiert. Ich möchte ihn im Namen der ITF und besonders des Vorstandes herzlich dazu beglückwünschen. (Beifall.)

wendungen für deren Erhaltung und die Regelung des Verkehrs; Freiheit bei der Preisgestaltung; Freiheit, von der Gesamtheit des Verkehrs nur den meist einträglichen Teil auszuwählen; und Freiheit, schlechtere Arbeitsbedingungen als diejenigen der Arbeiter und Angestellten im Dienste der Eisenbahnen festzusetzen.

Der Wettbewerb unter solch ungleichen Bedingungen beweist nicht die Überlegenheit des Straßenverkehrs über den Eisenbahnverkehr.

Dieser Wettbewerb ist unwirtschaftlich und schadet dem Interesse der Allgemeinheit, denn in der einen oder anderen Form muß die Gemeinschaft für das verschwenderische Überangebot an Verkehrsmitteln und die den Eisenbahnen zugefügten finanziellen Verluste bezahlen.

Es widerspricht der sozialen Gerechtigkeit, wenn die Arbeitsbedingungen in der einen Industrie schlechter sind als in der anderen, und überdies führen schlechte Zustände in einer Industrie zu schlechten Zuständen in der anderen.

Eine Angleichung der Arbeitsbedingungen würde den wichtigsten unwirtschaftlichen Wettbewerb verursachenden Faktor ausschalten.

Die internationale Eisenbahnerkonferenz fordert deshalb die der ITF angeschlossenen Eisenbahnverbände auf, wo nötig den Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter zum Zwecke der Herbeiführung gleicher Arbeitsbedingungen in den beiden Industrien die Ausarbeitung eines langfristigen, gemeinsamen Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Sie ersucht das Sekretariat der ITF, diese Aktion zu unterstützen, indem es sich in der IAO und der Verkehrskommission der VN für dasselbe Ziel einsetzt.“

Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde

„Aus den Erfahrungen zweier Weltkriege begreifen die europäischen Völker immer mehr die Notwendigkeit, sich zu einigen und zur Förderung des allgemeinen Wohlergehens gemeinsame Organe zu errichten;

Dieses Ziel ist nur durch die Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft zu erreichen.

Je nach seiner Organisationsform kann das Verkehrswesen die Zusammenfassung der Wirtschaft eines Kontinentes fördern oder hindern. Folglich ist die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrswesens eine Bedingung der Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft.

Das Weiterbestehen absoluter nationaler Souveränität verunmöglicht es den bestehenden internationalen Verkehrsorganen, das Entstehen und Entfalten einer neuen europäischen Wirtschaftsordnung wirksam zu fördern, einer Ordnung, in der das allgemeine Interesse Europas über den besonderen Interessen der einzelnen Staaten steht und der die Idee der Zusammenarbeit statt des Interessengegensatzes und der Konkurrenz zugrunde liegt.

Die vom 15. bis 19. August 1949 unter der Leitung der ITF in Innsbruck tagende Internationale Eisenbahnerkonferenz fordert da-

Alsdann wurden auf Vorschlag des Exekutivkomitees drei Ausschüsse eingesetzt: ein Mandatsprüfungsausschuß, ein Satzungs- und Wahlausschuß und ein Entschließungsausschuß. Die Zusammensetzung dieser Ausschüsse war wie folgt:

Mandatsprüfungsausschuß (5 Mitglieder)

Benelux	<i>J. P. Remackel</i>
Deutschland	<i>H. Bracht</i>
Großbritannien	<i>J. G. Baty</i>
Skandinavien	<i>Th. Laursen</i>
USA	<i>J. Hawk</i>

Satzungs- und Wahlausschuß (7 Mitglieder)

Benelux	<i>P. de Vries</i>
Deutschland	<i>K. Klus</i>
Frankreich	<i>R. Clerc</i>
Großbritannien	<i>A. Deakin</i>
Schweiz	<i>H. Duby</i>
Skandinavien	<i>R. Helgesson</i>
USA	<i>E. Peterson</i>

Entschließungsausschuß (10 Mitglieder)

Benelux	<i>W. Cassiers</i>
Deutschland	<i>H. Hildebrand</i>
Frankreich	<i>P. Ferri-Pisani</i>
Großbritannien	<i>W. J. P. Weber</i>
Italien	<i>E. Pellegrino</i>
Österreich	<i>K. Weigl</i>
Pakistan	<i>F. Ahmed</i>
Skandinavien	<i>I. Haugen</i>
Spanien	<i>A. Pérez</i>
USA	<i>I. Brown</i>

Nachmittagssitzung

Der Vorsitzende gab zunächst J. H. Oldenbroek das Wort, der in doppelter Eigenschaft, als ehemaliger Generalsekretär der ITF und als Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, sprach.

J. H. Oldenbroek (Generalsekretär des IBFG): Herr Vorsitzender! Werte Kollegen! Es ist mir eine große Ehre und ein großes Vergnügen, auf diesem Kongreß der ITF den neugegründeten Internationalen Bund Freier Gewerkschaften zu vertreten. Der Exekutivsausschuß dieser Organisation hat mich beauftragt, Ihnen für die Einladung zu danken. Es geht daraus Ihr Wunsch hervor, an dem ich nie gezweifelt habe, mit dieser neuen Organisation, die, wie der Vorsitzende bereits erwähnte, 50 Millionen Arbeiter in 53 verschiedenen Ländern vertritt, zusammenzuarbeiten. Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß der IBFG eine Organisation wahrhaft weltweiten Charakters ist.

Es ist nicht ohne Gemütsbewegung, daß ich — zum ersten Male als nicht zur ITF gehörend — an diesem Kongreß teilnehme. Ich bin zwar noch jung — wenigstens dem Aussehen nach — aber ich habe seit 1922

her die Errichtung einer europäischen Verkehrsbehörde, deren Aufgabe es sein muß, den Verkehr so zu organisieren, daß die Zusammenfassung der europäischen Wirtschaft begünstigt und beschleunigt und die europäische Gemeinschaft mit einem leistungsfähigen, den Ansprüchen gewachsenen, wirtschaftlichen und wohl- ausgeglichenen Verkehrswesen ausgestattet wird, das imstande ist, die Handels- und kulturellen Beziehungen zwischen den Völkern Europas zu fördern und anzuregen.

Die Konferenz ersucht die Mitgliedsverbände der ITF, bei Regierungen, Parlamenten und der Öffentlichkeit um die Unterstützung dieses Vorschlages zu werben.

Sie ersucht die leitenden Organe der ITF, in internationalen Regierungs- und anderen Organisationen für eine baldige Errichtung der europäischen Verkehrsbehörde zu wirken.

Sie versichert die zukünftige europäische Verkehrsbehörde der Unterstützung der Eisenbahner und ihrer Gewerkschaften. Zu diesem Zweck befürwortet sie eine gewerkschaftliche Vertretung in den leitenden Organen der zu errichtenden Behörde.

Sie appelliert an alle, die die Einigung Europas anstreben, sich für die Errichtung der Behörde einzusetzen, die notwendig ist, um die Wirtschaft Europas auf eine neue Grundlage zu stellen und das Ideal der Vereinigung der europäischen Völker zu verwirklichen.“

Unsere österreichischen Freunde erwiesen sich als sehr großzügige Gastgeber. Die Gewerkschaft der Eisenbahner und ihre Ortsgruppen und kulturellen Vereine, die Eisenbahnverwaltung, die Landeshauptmannschaft Tirols und der Stadtrat von Innsbruck wetteiferten miteinander, um uns erlesene Gastfreundschaft und Unterhaltung zu bieten.

Sektion der Straßentransportarbeiter

Abgesehen von der Sektionskonferenz anlässlich unseres Osloer Kongresses hat die Sektion während der Berichtszeit zwei internationale Konferenzen veranstaltet: eine vor allem für die Arbeiter der Autobusbetriebe und die Straßenbahner, 1948, und eine allgemeine Konferenz der Arbeiter im Straßenverkehr und Straßenbahner im Jahre 1949.

Die internationale Konferenz des Autobuspersonals und der Straßenbahner, an der rund 80 Delegierte aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Irland, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden und der Schweiz teilnahmen, fand vom 3. bis 6. Mai 1948 unter der gemeinsamen Oberleitung der ITF und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals öffentlicher Dienste in Utrecht statt.

Zur Vorbereitung dieser Besprechungen hatten die beiden Internationalen Untersuchungen vorgenommen über Pensionsordnungen bei Autobus- und Straßenbahnbetrieben, Angleichung der Arbeitsbedingungen in öffentlichen und privaten Betrieben, Verhandlungsorgane und -verfahren und Mitbestimmung sowie Arbeitszeit bei den Straßenbahnen und Autobusbetrieben. Berichte über diese Diskussionsgegenstände waren ausgearbeitet worden von R. Stonner von der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten Österreichs, L. W. Peterse vom Holländischen Eisen- und

allen Kongressen der ITF beigewohnt. Ich war Zeuge aller Veränderungen seit jener Zeit und bei jedem neuen Kongreß spürte ich, daß die ITF vorwärtsschritt, daß sie zwar eine große Vergangenheit hinter sich ließ, ihr aber immer noch viel zu tun übrig blieb, um so stark zu werden, wie es die Aufgaben verlangen. Ich bin daher voller Stolz, wenn ich jetzt auf einen Kongreß blicke mit dem Bewußtsein, daß wir nun eine Stufe erreicht haben, auf der wir von dieser großen Internationale erwarten können, daß sie die ihr gestellten Probleme erfolgreich in Angriff nimmt. Und wenn ich einen Beitrag, einen bescheidenen Beitrag, dazu habe leisten dürfen, dann bin ich glücklich und zufrieden. Es war nicht, weil ich von dieser Organisation davon laufen wollte, auch nicht, weil der Ehrgeiz mit mir davonlief, daß ich die ITF verließ, sondern weil ich dachte, es wäre meine Pflicht, jene neue Aufgabe durchzuführen.

Viele unter Ihnen, vielleicht alle unter Ihnen, haben mich beglückwünscht. Ich möchte die Gelegenheit benutzen, um Ihnen dafür zu danken. Ich weiß nicht, ob ich diesen Freundschaftsbeweis verdient habe; jedenfalls hat er mich sehr gefreut. Es ist angenehm, zu wissen, daß das, was man für andere getan hat, geschätzt wird. Ihre Glückwünsche waren der Ausdruck der Freundschaft, die wir in der ITF haben aufbauen dürfen. Es geht nicht nur darum, eine Organisation zu besitzen, die Satzungsbestimmungen und Entschließungen ausführen soll. Die Stärke der ITF lag immer in der Kameradschaft unter denen, die sie leiteten und denen, die an ihren Tagungen teilnahmen. Ich hoffe, daß diese Kameradschaft andauern wird, daß wir, auch wenn wir geteilter Meinung sind, immer ehrlich und freundlich zueinander sind. Wenn einmal alle ihre Meinung geäußert haben und ein Beschluß gefaßt ist, dann müssen wir uns alle diesem Beschluß unterziehen; denn nur so läßt sich die Arbeit dieser, wie auch jeder anderen Organisation, durchführen.

Der IBFG ist eine junge Organisation. Um aber über die Arbeit zu berichten, die er in den wenigen Monaten seiner Existenz bereits in Angriff genommen hat, würde ich mehr Zeit benötigen, als mir zur Verfügung steht. Vielleicht werden viele unter Ihnen später den Tätigkeitsbericht des IBFG lesen; aber es gibt doch einige Punkte, zu denen ich mich äußern muß: Der IBFG hegt den Wunsch, mit allen internationalen Berufssekretariaten eng zusammenzuarbeiten. Wir akzeptieren deren Selbständigkeit und wünschen, daß sie als selbständige Organisationen weiterbestehen, weil wir wissen, daß sie auf ihren eigenen Gebieten ihre eigene Arbeit zu leisten haben. Deshalb trafen wir schon wenige Wochen nach der Gründung des IBFG mit Vertretern der IBS zusammen. Wir gelangten rasch zu einem vollen Einverständnis über die Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS. In solchen Verhandlungen spielt die ITF immer eine führende Rolle, eine Rolle, auf die sie Anspruch hat; denn sie ist — und ich bin gewiß, daß dies für lange Zeit so bleiben wird — das bestorganisierte internationale Berufssekretariat, das es gibt.

Wenn wir die Selbständigkeit der IBS auch respektieren, so wollen wir doch Überschneidungen zwischen den beiden Teilen der Gewerkschaftsbewegung nach Möglichkeit vermeiden. Die IBS haben daher der Auffassung zugestimmt, daß es Aufgabe des IBFG ist, die internationale Gewerkschaftspolitik in ihren allgemeinen Zügen festzulegen. Von dieser Aufgabe aber wollen wir die IBS nicht ausschließen; wir wollen sie in unsere leitenden Organe aufnehmen und haben daher beschlossen, ihnen Sitze in unserem kleineren Ausschuß, im Exekutiv Ausschuß, im General-

Straßenbahnerverband, Viktor Jensen vom Norwegischen Verband der Gemeindeangestellten und John Lauwereins vom Belgischen Straßenbahnerverband.

Folgende Entschließungen wurden angenommen:

Arbeitszeit

„Die vom 3. bis 7. Mai 1948 in Utrecht tagende Konferenz der Straßenbahner und Autobusleute der Internationalen Föderation des Personals Öffentlicher Dienste und der Internationalen Transportarbeiter Föderation, die zum erstmalig in einer gemeinsamen Konferenz unter Leitung der beiden Internationalen zusammenarbeiten,

hat die Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr im Lichte der als Folge des zweiten Weltkrieges vorübergehend herrschenden Bedingungen gründlich erwogen.

Die Konferenz ist der Auffassung, daß die sozialen und technischen Gründe, die in der Vergangenheit zugunsten der Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden vorgebracht worden sind, nichts von ihrer Kraft eingebüßt haben, sondern eher gestärkt worden sind durch die größere Beanspruchung, die die weitere technische Entwicklung den Straßenbahnern und Autobusleuten aufgezwungen hat.

Die Konferenz ist ferner der Ansicht, daß der besondere Charakter der Arbeit der Straßenbahner und Autobusleute mit ihren unregelmäßigen Arbeitszeiten und ständig wachsenden Anforderungen an ihre Nerven eine Vorzugsbehandlung in bezug auf die Arbeitszeit rechtfertigt.

Die Konferenz ist sich andererseits bewußt, daß die durch den Krieg verursachten materiellen Schäden und wirtschaftlichen Störungen eine Lage geschaffen haben, die in manchen Fällen eine sofortige Verbesserung über die Vorkriegsverhältnisse hinaus ausschließt, und daß für einige Jahre von der Arbeiterklasse zum Zwecke des Wiederaufbaus eine besondere Anstrengung verlangt werden wird. Wenn die Straßenbahner und Autobusleute ihren Beitrag zu diesen Anstrengungen leisten wollen, so müssen sie die Erzielung der 40-Stundenwoche und einiger ihrer anderen Forderungen aus der Vorkriegszeit in Stufen in Aussicht nehmen.

Die Konferenz sieht jedoch keinen Grund, weshalb die alten Forderungen vergessen werden sollten, oder weshalb neue Forderungen, die jede soziale und technische Berechtigung besitzen, nicht bereits formuliert werden sollten, damit sie verwirklicht werden können, wenn die Umstände es erlauben.

Die Konferenz ersucht daher die Exekutivkomitees der beiden Internationalen, Schritte zu unternehmen, um die Annahme eines neuen internationalen Übereinkommens über die Arbeitszeit und Ruhezeiten im Straßenverkehr zu erreichen, die während der Zeit des Wiederaufbaus eine schmiegsame Anwendung ermöglichen und folgende Forderungen verwirklichen soll:

1. Normale Arbeitswoche von 40 Stunden für alle Arbeiter auf Fahrzeugen im Straßenverkehr, einschließlich derjenigen, die

rat, wie auch auf allen Konferenzen und auf dem Kongreß einzuräumen. Dies bedeutet, daß die IBS die allgemeine Gewerkschaftspolitik beeinflussen können und daß diese ihnen nicht einseitig aufgezwungen wird. Wir haben eine Lösung gefunden, die, wie ich glaube, dem Wesen der freien Gewerkschaftsbewegung entspricht. Wir erwarten von den IBS nicht, daß sie uns einfach folgen. Es wird Leute geben, denen es nicht ratsam erscheint, den IBS soviel Mitsprache einzuräumen, aber ich will deutlich betonen, daß, sollte es sich je zeigen, daß der IBFG in der einen oder anderen Hinsicht seine Pflicht auf dem Gebiete der allgemeinen Gewerkschaftspolitik nicht erfüllt, ich keinem IBS das Recht absprechen will, allein weiterzufahren. Die internationale Gewerkschaftsbewegung muß wirksam und dynamisch sein, was sie in der Vergangenheit leider nicht war.

Wir haben ein riesiges Programm vor uns. Der IBFG wurde gegründet u. a., um ein Forum für die freien Gewerkschaften der Welt zu sein, um für die soziale Gerechtigkeit einzutreten und für das Recht der Gewerkschaften und Arbeiter, an den sie berührenden grundsätzlichen Entscheidungen teilzunehmen. Dies soll auf demokratische Weise geschehen, nicht durch Diktatur von oben, sondern auf dem Wege der Beratung und des Verhandels.

Meine neue Internationale, die auch Ihre neue Internationale ist, erstreckt sich bis in alle Winkel der Erde. Wir sind zu dem Schluß gelangt, daß regionale Organisationsformen zu schaffen sind, wenn die Interessen der verschiedenen Weltteile gebührend berücksichtigt werden sollen. Dies kann nicht von einer Zentralstelle aus geschehen. Wir haben diese regionalen Organisationsformen geschaffen. Bis zum nächsten Kongreß des IBFG, der in einem Jahr stattfinden wird, werden die regionalen Organisationen in mehreren Weltteilen ihre Tätigkeit aufgenommen haben. In diesem Augenblick reist eine Delegation von sieben Personen durch Asien, um mit den freigewerkschaftlichen Kräften des Fernen Ostens und Südostasiens Fühlung zu nehmen und sie über die Errichtung einer regionalen Organisation für dieses Gebiet zu befragen. Wir müssen sie in die Lage versetzen, ihre Probleme selber zu lösen mit der Maßgabe, daß sie uns nicht über ihre Pläne im Dunkeln lassen, sondern uns über ihre Bestrebungen und ihre Arbeit unterrichten.

Anfang Oktober¹⁾ wird — voraussichtlich in Mexiko — die erste regionale Konferenz des IBFG stattfinden und die Errichtung einer regionalen Organisation für Amerika besprechen. Die nächste regionale Konferenz wird in Europa stattfinden, ebenfalls im Oktober²⁾, wie ich hoffe. Sie werden der Auffassung zustimmen, daß der IBFG, bevor er nützliche Arbeit leisten kann, ein starkes regionales Organisationsgerüst braucht. Und darauf ist unsere gegenwärtige Arbeit gerichtet.

Mit Bezug auf regionalen Aufbau möchte ich einen Punkt erläutern: Unsere erste Delegation entsandten wir nach Asien — ein Weltteil, der aus offensichtlichen Gründen nicht gerade das leichteste Arbeitsfeld ist. Die Gewerkschaften in jenem Weltteil, wie auch in einigen anderen Weltteilen, sollen wissen, daß wir sie im Kampf um ihre nationale Freiheit, falls sie sie noch nicht besitzen, unterstützen und auch weiterhin

¹⁾ Verschieden auf Januar 1951.

²⁾ Abgehalten in Brüssel, 1. bis 4. November 1950.

unterstützen werden, um die Verwirklichung jener Freiheit unter demokratischen Bedingungen zu ermöglichen. Einige der Länder, die unter fremder Herrschaft standen, haben ihre Freiheit errungen. Wir als freie Gewerkschaftsbewegung sollten betonen, daß wir die Völker jener Länder immer — mitunter gegen unsere eigenen Regierungen — unterstützt und ihnen geholfen haben, die Freiheit und bessere Verhältnisse zu erkämpfen. Ich möchte die Gelegenheit benutzen, um sie darauf zu verweisen, daß, sollten sie sich dem kommunistischen Imperialismus unterwerfen, sie nie in den kommunistischen Ländern jemanden finden werden, der es wagt, gegen seine Regierung Stellung zu nehmen, wenn sie mißhandelt und ausgebeutet werden, wie dies heute geschieht.

Der IBFG macht gute Fortschritte. Von Zeit zu Zeit veröffentlicht der WGB seine Zahlen. Seltsam daran ist, daß, je mehr Millionen Mitglieder er verliert, um so mehr der Mitgliedsbestand zu wachsen scheint. Ich weiß nicht, wie die Leute im WGB es fertigbringen, ich stelle mir vor, daß sie irgendwo eine Null wegstreichen und dafür anderswo zwei Nullen anfügen. Es besteht kein Zweifel, daß wir, der IBFG, die größte allgemeine Gewerkschaftsinternationale sind und wir werden den WGB aus den Stellungen vertreiben, die er heute noch besetzt hält. In Lateinamerika ist der WGB nichts. Er hat nahezu alle Mitglieder an uns verloren; denn die Kommunisten wurden aus den Organisationen, die sie beherrschten, entfernt. Laßt uns offen sein: Es gibt zwei Länder in unserm Weltteil, Frankreich und Italien, wo die Kommunisten immer noch machtvoll sind. Es ist unsere Pflicht, sie aus ihren Stellungen auch in diesen Ländern vertreiben zu helfen; denn wenn wir auch eine Weltorganisation sind, so kann doch kein Zweifel darüber bestehen, daß die Lage in Europa immer noch von großer Bedeutung für uns ist. Wir müssen unsere Organisationen stärken, nicht nur, um den Arbeitern mehr Demokratie und mehr Freiheit zu bringen, sondern auch, weil dies einer der Wege zur Verhütung des Krieges ist.

Ich bin sicher, daß alle Anwesenden Kriege zu verhüten wünschen. Wir müssen jedoch die Bedingungen kennen, unter denen Kriege vermieden werden können. Ich bin der Überzeugung, daß der Krieg nur von Ländern verhindert werden kann, die demokratisch sind. Alle Diktaturen bedrohen den Frieden, weil die Völker in diesen Ländern keine Möglichkeit haben, ihren zum Kriege treibenden Herrschern Einhalt zu gebieten. In den demokratischen Ländern können das Volk und die Gewerkschaften die Regierungen vom Kriege abhalten. In den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang können die Völker und Gewerkschafter, falls man diese überhaupt so nennen kann, den Krieg nicht verhindern. Der Schluß, den wir daraus ziehen müssen, ist der: Wenn wir den Krieg verhindern wollen, dann müssen wir stark genug sein, um irgendeinen Angreifer daran zu verhindern, daß er einen Angriff verübt. Wir befinden uns in einer unerquicklichen Lage, aber wir können keine andere Haltung einnehmen. Mittlerweile ist es unsere Pflicht, unseren Freunden in den Diktaturländern bei der Verstärkung ihres Widerstandes gegen die Diktatur beizustehen. Das ist, was der IBFG zu tun im Begriff ist. Wir beabsichtigen nicht, den Kommunisten die Initiative zu überlassen, sondern sie zu erwischen und auf ihrem eigenen Boden zu bekämpfen.

Ein wichtiges aktuelles Problem ist der Schuman-Plan. Der IBFG befürwortet wirtschaftliche Zusammenarbeit in Europa wie auch in anderen Weltteilen und vertritt den Standpunkt, daß wir mit dabei sein

gewöhnlich in beträchtlichem Ausmaß Hilfsarbeit leisten, oder deren Arbeit häufig durch reine Anwesenheitszeiten unterbrochen wird.

2. Eine tägliche Arbeitszeit von nicht mehr als 8 Stunden; und von nicht mehr als 10 Stunden, wo dies ernsthafte technische Schwierigkeiten unbedingt nötig machen.
3. Ein Arbeitstag von nicht mehr als 10 Stunden; und von 12 Stunden, wo ernsthaft technische Schwierigkeiten dies absolut nötig machen.
4. Alle Arbeitsunterbrechungen von nicht mehr als 30 Minuten zählen als Arbeitszeit.
5. Höchstdauer der ununterbrochenen Zeit am Lenkrad: 5 Stunden.
6. Tägliche Ruhezeit von mindestens 12 Stunden, die nicht mehr als einmal in der Woche auf 8 herabgesetzt werden darf.
7. Wochenruhe von mindestens 32 Stunden unter Einschluß eines Kalendertages.
8. Die Ruhetage müssen mindestens 13 Sonntage im Jahr einschließen, ausgenommen, wo es die Erfordernisse eines angemessenen Dienstes an der Öffentlichkeit nicht zulassen.
9. Ein Lohnzuschlag von mindestens 50% für Überzeitarbeit.
10. Ein Lohnzuschlag von mindestens 25% für Nachtarbeit.“

Der Marshallplan

„Die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Internationalen Föderation der Verbände des Personals des Öffentlichen Dienstes organisierte Konferenz des Autobus- und Straßenbahnpersonals,

nimmt mit Befriedigung Kenntnis von der Tätigkeit der Gewerkschaften der westeuropäischen Länder und der Vereinigten Staaten von Amerika in bezug auf das Europäische Wiederaufbauprogramm.

Die Konferenz nimmt auch mit Befriedigung Kenntnis von den Ergebnissen der Konferenzen der verschiedenen Landesgewerkschaftszentralen in London am 8. und 9. März 1948, wie auch der Konferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Luxemburg vom 6. bis 9. April 1948, an der Vertreter anderer internationaler Berufssekretariate als Beobachter teilgenommen haben.

Die Konferenz begrüßt diese Tätigkeit als ernsthaftes Bemühen zur Sicherung des Erfolges des Europäischen Wiederaufbauprogrammes im Interesse der Arbeiterschaft der am Plane beteiligten Länder.

Die Konferenz sieht im Erfolg dieses Planes die Möglichkeit der Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse und des Lebenshaltungsstandards in den betreffenden Ländern, womit deren Freiheit und demokratische Lebensform geschützt wird;

Die Konferenz bedauert, daß gewisse Teile der Arbeiterbewegung Westeuropas immer noch das Europäische Wiederaufbauprogramm aus politischen Gründen ablehnen und versuchen, das

sollten, wenn immer solche Pläne oder Vorschläge für solche Zusammenarbeit von Regierungen und Regierungsvertretern besprochen werden. Wir haben dies erreicht in bezug auf die Besprechungen über den Schuman-Plan, die im Augenblick in Paris stattfinden. Die Gewerkschaften sind in den Delegationen der teilnehmenden Länder vertreten und ich bin gewiß, daß auch dem IBFG eine Vertretung auf dieser Konferenz eingeräumt wird.

Das Ergebnis dieser Besprechungen läßt sich nicht voraussagen, aber wir Gewerkschafter müssen deutlich darlegen, wie nach unserer Meinung das Abkommen aussehen soll. Und wenn auf dieser Konferenz sich die Dinge nicht so entwickeln, wie wir es für richtig halten, dann müssen wir unseren Rückzug aus den Besprechungen in Erwägung ziehen. Wir wollen kein Kartell der Kohlen- und Stahlbarone Europas, wir wollen Zusammenarbeit zwischen den Ländern. Denen, die fürchten, daß wir für den durch eine viel größere Kombination erzeugten Stahl keine Verwendung haben, möchte ich sagen, daß in Europa immer noch viel weniger Stahl verbraucht wird als z. B. in den Vereinigten Staaten von Amerika. Laßt uns daher unser Denken umstellen und nicht mehr von Überproduktion reden. Wir müssen uns fragen, wie wir den zusätzlichen Stahl zu nützlichen Zwecken verwenden können. Wir müssen das Problem von dieser Seite her betrachten.

Ich weiß, daß ich nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen darf, und ich will daher nur noch einmal jenen Punkt erwähnen, um den sich unsere Gedanken vor allem drehen, nämlich die Verhütung des Krieges. Wie Sie wissen, und wie Ihr Vorsitzender erwähnt hat, trat in Stockholm eine Friedenskonferenz zusammen und sprach sich gegen den Einsatz einer bestimmten Waffe im Kriegsfall aus. Es berührt sehr seltsam, daß dieselben Leute, die jene Konferenz veranstalteten und einige harmlose Außenseiter zur Teilnahme überreden konnten, Freunde in Korea haben, die nach Südkorea einmarschiert sind. Ich glaube, wir sind zu der Frage berechtigt, ob die Millionen, die zur Unterzeichnung dieses Manifestes aufgefordert oder gezwungen wurden, wußten, daß in jenem Augenblick in Nordkorea Tankkolonnen zum Überfall auf Südkorea bereitstanden, ob sie wußten, daß russische Waffen und russisches Kriegsmaterial in Hülle und Fülle bereitgestellt wurden. Der IBFG wird nun selber eine Friedensbewegung beginnen im Gegensatz zu der sogenannten Stockholmer Friedensbewegung. Ich hoffe, daß wir bei dieser Aktion, die wir in nächster Zeit einleiten werden, nicht nur von den gewerkschaftlichen Landeszentralen, sondern auch von den Internationalen Berufssekretariaten unterstützt werden. Ein schwieriger Kampf steht bevor und wir werden ihn schonungslos führen müssen. Weil wir wirklich Frieden wollen, stehen wir auf der Seite der Vereinten Nationen wie im Falle Korea. Wir wollen den Frieden erhalten, aber nicht dadurch, daß wir der Aggression weichen oder unsere Freiheit aufgeben.

Der IBFG ist in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits von vielen Internationalen amtlichen Stellen anerkannt worden: Von der IAO, von den Vereinten Nationen und ihren Ausschüssen usw. Er wird sich bemühen, und hat bereits damit begonnen, die Interessen der Gewerkschaften und Arbeiter in diesen Ausschüssen wahrzunehmen. Es gibt in allen Weltteilen regionale Organisationen, an deren Arbeit wir uns beteiligen werden.

Vertrauen der Arbeiterschaft in die Ideen internationaler und menschlicher Solidarität, die dem Programm zugrunde liegen und das amerikanische Volk beseelen, wie auch in die Wirksamkeit der Unterstützung, die dem Plan durch die gewerkschaftlichen Landeszentralen und ihre angeschlossenen Verbände zuteil wird, zu untergraben.

Die Konferenz gibt ihrer festen Überzeugung Ausdruck, daß die Teilnahme der Arbeiterbewegungen in den betreffenden Ländern dafür sorgen wird, daß das Europäische Wiederaufbauprogramm im Interesse der arbeitenden Bevölkerung eingesetzt wird, und in ihren Auswirkungen jeden Versuch der Ausnützung des Programms durch kapitalistische Interessen verhindert.“

Auf der Konferenz der Straßentransportarbeitersektion anlässlich des Osloer Kongresses im Juli 1948 wurden die Fragen der Bemannung von Kraftfahrzeugen im Fernverkehr, der Arbeitsverhältnisse im Straßenverkehr und ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsteilung sowie des Schutzes der Arbeiter vor den Gefahren des Transportes und des Umganges mit gefährlichen Gütern aufgeworfen. Es wurde beschlossen, einen Sachverständigenausschuß aus fünf Mitgliedern einzusetzen, von denen je eines von der skandinavischen Gruppe, der Beneluxgruppe, der deutschsprachigen Gruppe, Großbritannien und Frankreich ernannt wurde, um diese Fragen zu untersuchen und Empfehlungen über die zu befolgende Politik an die angeschlossenen Organisationen zu erlassen.

Dieser Ausschuß tagte in London am 17. und 18. Januar sowie vom 22. bis 24. Februar 1949. Er stellte fest, daß bestimmten Schlußfolgerungen in den ihm unterbreiteten Fragen Schwierigkeiten im Wege standen. Allerdings arbeitete er den Entwurf eines revidierten internationalen Übereinkommens über die Arbeitszeit im Straßenverkehr aus und befaßte sich mit Abänderungsvorschlägen zum Entwurf des Weltstraßenverkehrsübereinkommens, der der Weltstraßenverkehrskonferenz vom 23. August in Genf unterbreitet wurde.

Die zweite Konferenz der Sektion der Arbeiter des Straßenverkehrs fand vom 11. bis 14. Oktober 1949 in Paris statt. Vertreter von sechzehn europäischen Organisationen nahmen daran teil, darunter vier Eisenbahnergewerkschaften, die die Kraftfahrer in den bahneigenen Straßenverkehrsbetrieben organisieren und drei Gewerkschaften, die neben den Eisenbahnern auch die Straßenbahner organisieren.

Diese Konferenz besprach ebenfalls die Frage der Arbeitszeit. Auch sie kam zu keinen einheitlichen Schlüssen. In der Frage der Koordination von Straße und Schiene wurde folgende EntschlieÙung angenommen:

„Die vom 11. bis 14. Oktober 1949 in Paris tagende Konferenz der Straßentransportarbeiterverbände der ITF erachtet, daß die Koordination der Verkehrsmittel nicht verwirklicht werden kann, ohne den Wettbewerb auszuschalten, was im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in allen Ländern möglich ist.

Sie erachtet nichtsdestoweniger, daß der unwirtschaftliche Wettbewerb die Interessen sowohl der Allgemeinheit als auch der Transportarbeiter schädigt.

Sie empfiehlt allen angeschlossenen Straßentransportarbeiterverbänden, den Standpunkt zu vertreten, daß der Wettbewerb, solange es ihn gibt, auf der Erfüllung gleicher oder gleichwertiger

Bei der IAO werden wir im Verwaltungsrat, in den Konferenzen und in den Ausschüssen mitarbeiten. Und vielleicht wird die IAO es in Zukunft nicht mehr so leicht haben wie in der Vergangenheit; denn wir werden uns an ihrer Arbeit mit allen unseren Kräften beteiligen. Die IAO ist eine großartige Einrichtung, aber ihr Geist hängt von dem Einfluß ab, den die Gewerkschaften in ihr entwickeln. Und gerade das werden wir tun.

Ich überbringe Ihnen die Grüße des IBFG und wünsche Ihnen eine erfolgreiche Tagung. Ich habe Ihnen einige unserer Pläne dargelegt. Wir wünschen, daß Sie unsere Arbeit mit kritischen Augen betrachten. Ich kann Sie versichern, daß wir bei der Lösung von Problemen, die sich uns stellen, nicht nach hundert Gründen suchen werden, um nichts zu tun, sondern nach einem guten Grund, etwas zu tun.

J. Schuil (Internationales Arbeitsamt): Herr Vorsitzender, wertere Delegierte, meine Damen und Herren! Es fällt mir die Aufgabe, aber auch das Vergnügen und die Ehre zu, Ihnen die herzlichsten Grüße des Internationalen Arbeitsamtes und seines Direktors zu überbringen und Ihnen in deren Namen wie auch in meinem eigenen recht herzlich für Ihre Einladung zu danken und Ihnen und Ihren Beratungen vollen Erfolg zu wünschen.

Das IAA freut sich immer, wenn es trotz seines schwerbeladenen Arbeitsprogrammes und seines straffverwalteten Budgets einen Gewerkschaftskongreß mit einem Vertreter beschicken kann. Dies hat seinen guten Grund. Das IAA ist sich der Tatsache wohl bewußt, daß die Gewerkschaftsbewegung in ihrer nationalen und in ihrer internationalen Form die Grundlage seiner Stärke darstellt und daß es ohne die beständige Unterstützung der Arbeiter der Welt und ihrer Organisationen hinwegswinden und absterben muß. In diesem Geiste heiße ich die Worte des Generalsekretärs des IBFG willkommen, der dem IAA die volle Unterstützung und Mitarbeit seitens seiner Organisation versprach.

Brauche ich wohl besonders hervorzuheben, daß das Direktorat des IAA die Einladung zur Teilnahme an diesem Kongreß ohne einen Augenblick des Zögerns annahm? Das IAA freut sich besonders, gerade auf Ihrem Kongreß vertreten zu sein; denn ich glaube nicht nur sagen zu dürfen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation zu seinen besten „Kunden“ gehört — und der Himmel weiß, wie viele „Kunden“ wir haben —, sondern auch, daß an den Gestaden des Genfer Sees jedermann weiß, was die drei Buchstaben ITF bedeuten. Ihre Organisation hat sich den wohlverdienten Ruf erworben, eine starke, tatkräftige und realistische Organisation zu sein mit einem gesunden Vertrauen in ihre sorgfältig ausgearbeiteten kurz- und langfristigen Pläne, wie auch in ihre weitsichtige und gut begründete Führung bei der Gestaltung eines besseren Lebens und Loses all derer, die eine Vielzahl von Fahrzeugen führen und pflegen, von Fahrzeugen, die — zu Lande, zu Wasser und in der Luft — soviel dazu beitragen, daß die Welt sich dreht, daß sie kleiner und doch größer wird und daß die Menschheit die zum Leben notwendigen Güter hat.

Das IAA hat immer mit lebhaftem Interesse verfolgt, was Sie, die ITF, unter der weisen Führung von Menschen wie Edo Fimmen, Charles Lindley, Jakob Oldenbroek und nun Omer Becu und Robert Bratschi leisten. Es ist Ihnen auch dankbar für die wirkungsvolle Unterstützung,

Verpflichtungen durch die betreffenden Transportunternehmungen der Allgemeinheit, den Benützern, Drittparteien und den Transportarbeitern gegenüber fußen muß.

Sie weist insbesondere auf die Tatsache hin, daß die Gleichheit der Arbeitsbedingungen geeignet ist, einen der Faktoren des unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln auszuschalten, und fordert die Transportarbeitergewerkschaften auf, gemeinsam und tatkräftig die Gleichheit der Gesamtheit der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder anzustreben; und

ersucht Exekutivkomitee und Sekretariat der ITF, in der IAO und der Verkehrskommission der VN sich für dasselbe Ziel einzusetzen.“

Andere besprochene Fragengebiete — einschließlich der Frage der Arbeitszeit im Straßenverkehr und die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — wurden erneut an den Sektionsausschuß überwiesen.

Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter

Die Arbeit der Sektionen der Seeleute und der Hafentarbeiter stand in so engem Zusammenhang, daß sie am besten gleichzeitig behandelt werden.

Drei der Fragen, die ihre Aufmerksamkeit weitgehend beansprucht haben, waren der Kanadische Seeleutekonflikt, das Problem der Schifffahrt Panamas und die antikommunistische Kampagne in den Häfen, worüber Einzelheiten den entsprechenden Abschnitten unter Kapitel IV, verschiedene Interventionen und Tätigkeiten, entnommen werden können. Im nachstehenden wird daher nur die übrige Arbeit der Sektionen behandelt.

Eine Reihe von Seeleutevertretern aus verschiedenen europäischen und überseeischen Ländern waren Ende Mai 1948 in London anwesend, um einer Internationalen Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See beizuwohnen. Die Gelegenheit wurde benutzt, um am 29. Mai eine Tagung des erweiterten Sektionsausschusses der Seeleutesektion abzuhalten. Anwesend waren: Australien: A. H. Moate; Belgien: O. Becu; Großbritannien: T. Yates, P. Knight, S. James und J. H. Borlase (Seeleute); D. S. Tennant, L. White, D. Carmichael und J. G. F. Gregory (Schiffsoffiziere); H. J. Perkins (Funkoffiziere); Finnland: N. Wälläri; Holland: J. Buquet (Seeleute); P. de Vries und J. F. van Mulwijk (Schiffsoffiziere); Norwegen: E. H. Ottersen (Seeleute); O. Skjervoll (Deckoffiziere); J. E. Johanson (Maschinisten); Schweden: J. Svenson und N. Oslon (Seeleute); A. Söre (Maschinisten); USA: M. Weisberger (Seeleute); und J. H. Oldenbroek (Generalsekretär).

Die Tagung befaßte sich zur Hauptsache mit der Frage der Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

„Die Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute der ITF vom Samstag, den 29. Mai 1948, in Maritime House, London, an der weitere Vertreter angeschlossener Seeleuteorganisationen einschließlich derjenigen von Australien und USA teilnehmen, hat Erklärungen aus den verschiedenen vertretenen Ländern über die Lage und Aussichten in bezug auf die Ratifizierung der Seattle-Seefahrtsarbeitsübereinkommen angehört.

die Sie in guten wie in schlechten Zeiten den Bestrebungen und der Arbeit der Internationalen Arbeitsorganisation haben zuteil werden lassen.

Ich glaube, Sie werden nicht erwarten, daß ich bei den vielen und verschiedenartigsten Banden zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Internationalen Arbeitsorganisation lange verweile. Die vielen Aspekte unserer langen, angenehmen und, dessen bin ich gewiß, gegenseitig lohnenden Beziehungen sind in den entsprechenden Abschnitten des lesenswerten und aufschlußreichen Tätigkeitsberichtes beschrieben und behandelt, den Ihr Sekretariat dem Kongreß vorlegt. Ich möchte Sie hier auf eine Veröffentlichung des IAA hinweisen, die vor kurzem erschien, nämlich der vierte Bericht der Internationalen Arbeitsorganisation an die Vereinten Nationen. Es wird mir ein Vergnügen sein, denen unter Ihnen, die daran interessiert sind, auf Wunsch ein Exemplar dieses Berichtes in englischer oder französischer Sprache zuzustellen. In diesem Bericht ist eine Menge Tatsachenmaterial enthalten über die Tätigkeit des IAA auf dem Gebiete der Schifffahrt, über die Arbeit seines Binnenverkehrsausschusses, über die Arbeit der Sonderkonferenz für die Rheinschifffahrt, die in wenigen Tagen in Paris eine Fortsetzung findet, über unsere Tätigkeit im Zusammenhang mit der Frage der Schifffahrt Panamas, mit der Gesundheitspflege der Seeleute, mit Heuern und Arbeitsbedingungen, mit dem Leben und Los der Seefischer usw. usw.

All dies wird im Tätigkeitsbericht beschrieben, der Ihnen vorliegt, wie auch in der Veröffentlichung des IAA, auf die ich mich soeben bezogen habe. Wenn ich nun einen oder zwei besondere Punkte herausgreife, dann geschieht dies lediglich, um über die weitere Entwicklung seit der Abfassung der beiden Dokumente zu berichten.

Da ist vor allem die Panamafrage. Es wird Sie interessieren, zu vernehmen, daß der Verwaltungsrat des IAA auf einer seiner Sitzungen während der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni beschloß, den Bericht seines Untersuchungsausschusses zu veröffentlichen. Sie werden mit mir darin einig gehen, daß die IAO durch ihre Untersuchung und durch die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse nützliche Arbeit geleistet hat, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation behilflich sein dürfte bei ihren Bemühungen um die Verbesserung der Verhältnisse auf Schiffen der Panama-Flagge. Und ich glaube, ich darf hinzufügen, daß wir im IAA der Auffassung sind, daß der Bericht einige Wirkung erzielt hat; denn Panama erließ im Januar ein neues Gesetz, das die Seemannsgesetzgebung in mehreren Punkten ergänzt.

Was die Gesundheitspflege der Seeleute anbetrifft, so hat sich unser gemeinsamer Ausschuß mit der Weltgesundheitsorganisation bisher lediglich bemüht, einen Überblick zu gewinnen. Es freute mich jedoch, von meinen Kollegen in der Abteilung für Seefahrt des IAA kurz vor meiner Abreise aus Genf zu vernehmen, daß sowohl die Seeleute- wie auch die Reedervertreter in diesem Ausschuß überzeugt sind, daß er sehr nützliche Arbeit leisten kann, insbesondere zur Verbesserung der hygienischen Verhältnisse in der Schifffahrt und in bezug auf Maßnahmen der Gesundheitspflege und des Schutzes vor Krankheiten. Es erfüllte mich mit Stolz, als ich vernahm, daß die Vertreter der Weltgesundheitsorganisation, die vorher wenig oder gar nichts von der Arbeit des IAA wußten,

Sie verlangt vom Internationalen Arbeitsamt, daß die Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses unter Teilnahme der Regierungsvertreter aus seefahrttreibenden Ländern, die von der letzten Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses einstimmig befürwortet wurde, nicht später als im Frühherbst laufenden Jahres veranstaltet wird, wie dies zwischen der Reeder- und der Seeleutegruppe jenes Organs vereinbart worden ist.

Sie fordert die Seeleutegewerkschaft auf:

- a) Bei ihren Regierungen vorstellig zu werden, damit diese unverzüglich dem IAA die angeforderten Auskünfte über die Lage in bezug auf die Ratifizierung der Übereinkommen erteilen und die angeblichen Schwierigkeiten zur Kenntnis bringen, die diesen Schritt verzögern;*
- b) Zur Unterbreitung an die Seeleutekonferenz anlässlich des Osloer Kongresses der ITF gedrängte, klare Berichte über die Haltung ihrer Regierungen in bezug auf die Ratifizierung auszuarbeiten; und*
- c) in ihren Berichten an die Osloer Konferenz die Schritte aufzuführen, die nach ihrer Meinung auf internationalem Gebiet unternommen werden sollten, sowie diejenigen, die sie auf nationalem Gebiet zu unternehmen gewillt sind, um die rasche Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen zu erzielen.“*

Die Sektionskonferenz der Seeleute anlässlich des Osloer Kongresses gab ebenfalls dem Bedauern über die Verzögerung in bezug auf die Abhaltung der dreigliedrigen Tagungen Ausdruck, stimmte jedoch einer weiteren Verschiebung bis zum 4. Dezember 1948 zu, und beauftragte gleichzeitig das Sekretariat, einen Aktionsplan zur Beschleunigung der Inkraftsetzung der Seattle-Übereinkommen auszuarbeiten. In Entschlüssen wurde

ein Boykott panamaischer Schiffe gefordert; die Seeleutegewerkschaften wurden aufgefordert, die Aufnahme von Leuten zu verweigern, die von anderen Seeleutegewerkschaften ausgeschlossen oder denen der Beitritt verweigert worden ist; eine Untersuchung des Problems der Ballastierung von ungenügend befrachteten Schiffen und eine bessere Vertretung der Seeleutegewerkschaften auf offiziellen Tagungen, an denen Fragen besprochen werden, die sie interessieren.

Die dreigliedrige Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand schließlich im November 1948 in Genf statt. Die Gelegenheit wurde benutzt, um am 23. und 24. November eine Tagung der Seeleutesektion der ITF abzuhalten. 27 Vertreter angeschlossener Seeleutegewerkschaften aus Argentinien, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen, Schweden und USA nahmen daran teil. Eine Entschlüsselung wurde angenommen, die den Beginn des Boykotts panamaischer Schiffe auf den 1. Mai 1949 festsetzte. Folgende Entschlüsselung wurde ebenfalls angenommen:

„In Übereinstimmung mit Abschnitt 10, Punkt 184 III der Internationalen Seeleutecharta und zur Förderung eines höheren Maßes der Sicherheit des Lebens auf See, verurteilt diese Tagung der Seeleutesektion der ITF die Verwendung eines Steuermann-Funkers und aller ähnlichen Kombinationen an Bord von Schiffen, und be-

schließt, daß die nötigen Vorkehrungen getroffen werden sollen, solche Verhältnisse so bald wie möglich, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1950, aufzulösen.“

Die Konferenz der Hafentarbeitersektion, die anlässlich des Osloer Kongresses stattfand, erklärte ohne Zögern ihre Bereitschaft, die Seeleute in ihrem geplanten Boykott panamaischer Schiffe durch Sympathieaktionen zu unterstützen. Sie hieß auch eine Denkschrift des Sekretariates gut, die erneut die Forderung stellte, es sei eine Höchstgrenze von 75 kg für die Traglast des einzelnen Hafentarbeiters festzusetzen.

Eine gemeinsame Internationale Konferenz von Hafentarbeitern und Seeleuten fand vom 15. bis 17. Februar 1949 in London statt, um sich mit der Frage des geplanten Boykotts von auf das Register Panamas, Honduras und ähnlicher Staaten überführten Schiffen zu befassen. Ein internationaler Boykottausschuß von acht Mitgliedern wurde eingesetzt und zwei Entschlüsse wurden angenommen — wovon die eine den Verkauf von veralteten Schiffen zur Eintragung auf das Register Panamas verurteilte und das Sekretariat beauftragte, die Sache dem Vorbereitenden Ausschuß der zwischenstaatlichen Beratenden Schiffahrtsorganisation und dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen. Die andere machte die Marshallplanverwaltung darauf aufmerksam, daß die Beförderung von Gütern mit Panamaschiffen die wirtschaftliche Erholung der Länder des Marshallplanes beeinträchtigt.

Eine weitere Internationale Hafentarbeiter- und Seeleutekonferenz fand vom 26. bis 30. August in Rotterdam statt. Sie war von 40 Delegierten angeschlossener Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften in Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Holland, Irland, Italien, Norwegen, Schweden und USA besucht. Kollege P. de Vries, Präsident des holländischen Verbandes der Offiziere der Handelsmarine, führte den Vorsitz.

Die Konferenz war hauptsächlich einberufen worden, um die Lage zu besprechen, die sich aus der Errichtung einer Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung des WGB ergeben hatte, wie auch den damit zusammenhängenden Streik der kanadischen Seeleute und die Lage, die sich aus der Nichtbeteiligung der Reeder an den Verhandlungen über die Panamafrage ergeben hatte, die in Washington hätten stattfinden sollen. Entschlüsse wurden angenommen über kommunistische Umtriebe in den Häfen, den kanadischen Seeleutekonflikt und unlautere Flaggenwechsel, die an anderer Stelle dieses Berichtes aufgeführt sind. Auch nachstehende Entschlüsse wurden angenommen:

Entschluß über die kommunistische Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung

„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Internationale Konferenz der Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat von der Bildung einer Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung innerhalb des kommunistischen Weltgewerkschaftsbundes Kenntnis genommen.

Diese neue Organisation wird in Übereinstimmung mit den kommunistischen Lehren nicht zur Wahrnehmung der Interessen der Seeleute und Hafentarbeiter dienen, sondern zur Förderung kommunistischer Ziele, die den materiellen und geistigen Bestrebungen freier Menschen zuwiderlaufen.

sehr beeindruckt waren von den IAA-Übereinkommen, die mit der Gesundheit der Seeleute zu tun haben, wie z. B. jene über ärztliche Untersuchungen, Unterkunft an Bord usw.

Hier möchte ich die Gelegenheit ergreifen, einen Appell an alle anwesenden Seeleutevertreter zu richten. Das IAA ist, wie Sie vielleicht wissen, gegenwärtig mit der Ausarbeitung einer Übersicht über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Seeleute in der großen Mehrzahl der seefahrtreibenden Länder beschäftigt. Es besteht die Absicht, diese Übersicht als vervielfältigtes Dokument auf losen Blättern an Regierungen, Seeleutegewerkschaften und Reedervereinigungen zu senden. Wenn über einzelne Länder neue Auskünfte eingehen, dann werden neue Blätter ausgesandt, die an die Stelle der überholten Seiten treten. Wir hoffen, daß dieser Dienst sich für alle Beteiligten als wertvoll erweisen wird. Doch müssen wir uns natürlich darauf verlassen können, daß uns die Seeleutegewerkschaften vom Abschluß neuer Tarifverträge in Kenntnis setzen. Ich möchte Sie bitten, jeweils ein Exemplar der neuen Tarifverträge dem IAA zuzustellen, wie auch uns mit Abschriften anderer Dokumente zu beliefern, welche sich mit Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute befassen.

Die hier anwesenden Vertreter von Gewerkschaften des Binnenverkehrs werden sich freuen, zu vernehmen, daß die vierte Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO voraussichtlich kurz nach der Internationalen Arbeitskonferenz vom Juni 1951 stattfinden wird. Die Tagesordnung wird eine Aussprache über einen Bericht umfassen, der sich mit den Ereignissen im Binnenverkehr der verschiedenen Länder und mit den Schritten der IAO seit der letzten Tagung des Ausschusses im Mai 1949 in Brüssel beschäftigt. Auch sollen Arbeitsprobleme im Zusammenhang mit der Koordination der Verkehrsträger besprochen werden.

Das IAA ist gegenwärtig auch mit einer Studie über Garantielohnsysteme für Hafendarbeiter beschäftigt. Es wird Sie freuen, zu vernehmen, daß der Verwaltungsrat des IAA auf seiner Tagung im März die Empfehlung erließ, daß die Frage des Schutzes jugendlicher Arbeiter in der Binnenschifffahrt zu prüfen sei, damit sie auf einer der kommenden Sessionen der Internationalen Arbeitskonferenz besprochen werden kann.

Es gibt noch viel Aspekte der Arbeit des IAA, die Ihre Internationale indirekt berühren: Einsatz der Arbeitskräfte, Vollbeschäftigung, Leistung technischer Hilfe an unentwickelte Länder, Koalitionsfreiheit, Recht auf Kollektivverhandlungen, Betriebssicherheit und Hygiene. Das IAA hat auf diesen Gebieten bereits große Arbeit geleistet, aber viel bleibt noch zu tun, was die Fragen der sozialen Sicherheit und des gleichen Lohnes für gleiche Arbeit betrifft.

Sie haben heute früh und heute nachmittag bereits viele Begrüßungsansprachen angehört — Ansprachen von großem Interesse und großer Verantwortung. Ich will daher Ihre Geduld nicht länger auf die Probe stellen.

Lassen Sie mich nur noch einmal wiederholen, wie glücklich ich mich schätze, unter Ihnen zu sein, Ihren Beratungen zuhören zu dürfen, um alsdann an das Internationale Arbeitsamt Bericht zu erstatten über das, was ich bis zum Ende Ihres Kongresses noch hören und erfahren werde.

Ich wünsche Ihnen vollen Erfolg. Möge der Kongreß Ihre zukünftige Arbeit für Millionen Arbeiter, die in den abwechslungs- und erlebnisreichen Berufen Ihres großen Wirtschaftszweiges tätig sind, befruchten.

Der Vorsitzende: Punkt 1 der Tagesordnung ist damit erschöpft. Ich möchte aber nicht unterlassen, den beiden Rednern J. H. Oldenbroek und Jan Schuil für ihre Ansprachen herzlich zu danken.

Es sind zwei Telegramme eingetroffen. Das eine ist von Dr. Veit, Wirtschaftsminister des Landes Württemberg-Baden, der sich entschuldigen läßt. Das Telegramm hat folgenden Wortlaut:

„Meine Absicht, an Ihrer Tagung teilzunehmen, kann ich leider wegen Sitzung des Bundestages nicht verwirklichen. Ich begrüße Sie herzlichst im Lande Württemberg-Baden und wünsche der Tagung erfolgreichen Verlauf.“

Dr. Veit, Wirtschaftsminister des Landes Württemberg-Baden.“

Das zweite Telegramm ist von der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, die dem Kongreß Grüße sendet. Es lautet:

„Die Sozialdemokratische Partei Deutschlands begrüßt herzlichst die Delegierten des internationalen Kongresses der Transportarbeitergewerkschaft. Sie wünscht den Verhandlungen vollen Erfolg. Wir sind überzeugt, daß die internationale Solidarität der Arbeiter durch diesen Kongreß erneut bestätigt und gefestigt wird. Der Parteivorstand der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Kurt Schumacher, Erich Ollenhauer.“

Tagesordnung und Geschäftsordnung wurden alsdann ohne Diskussion einstimmig genehmigt. Zum Arbeitsplan behielt sich die Kongreßleitung Abänderungen vor, falls sich solche als nötig erweisen sollten. Mit diesem Vorbehalt wurde auch der Arbeitsplan bestätigt.

Punkt 2: Tätigkeitsbericht

A. Vercruyce (Belgische Gewerkschaft der Straßen- und Kleinbahner): Wenn ich das Wort ergreife, so geschieht dies nicht, um etwa die Arbeit oder die Verwaltung des Büros der ITF zu kritisieren, sondern um meinem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß in der ITF gewerkschaftliche Forderungen nicht konsequent vertreten werden, wenn einmal ein Kongreß beschlossen hat, diese oder jene Forderung zu stellen.

Mein Bedauern ist um so größer, weil unsere Mitglieder entmutigt werden und unsere Gegner, in diesem Falle die Kommunisten, uns mit Leichtigkeit angreifen und kritisieren können. Ich habe dabei die 40-Stunden-Woche im Sinn. Die Frage der 40-Stunden-Woche wurde dem Zürcher Kongreß vom Mai 1946 offiziell vorgelegt — obwohl in jenem Augenblick an Arbeit kein Mangel herrschte. Damals wurde eine in bestimmte Worte gefaßte EntschlieÙung angenommen. Hier sind zwei ihrer wichtigsten Absätze:

„Der hohe Stand der Rationalisierung und der technische Fortschritt erfordern eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit. Die 40-Stunden-Woche ist daher das unmittelbare Ziel, das in den Ländern, wo sie noch nicht die Norm darstellt, anzustreben ist.“

Die Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der ITF sind bereit und entschlossen, der Herausforderung, die dieser erneute Versuch der Schaffung einer gegnerischen Internationale der Seeleute und Hafenarbeiter darstellt, die Stirne zu bieten. Sie geben durch diese Konferenz der Meinung Ausdruck, daß die Mitgliedschaft bei dieser neuen Organisation oder bei irgendeiner anderen Organisation totalitärer Richtung mit der Mitgliedschaft bei der ITF unvereinbar ist, weil diese Freiheit und Aufrichtigkeit immer als höchste Werte betrachtet hat.

Die Konferenz ersucht daher das Exekutivkomitee der ITF, die Frage einer Abänderung der Statuten der ITF zu prüfen, zu dem Zweck, ein schnelles Verfahren zu schaffen, das erlaubt, Verbände, die den erklärten Grundsätzen und Interessen der ITF und ihrer Mitgliedsverbände zuwiderhandeln, bis zum folgenden Kongreß in ihren Rechten als Mitglieder einzustellen.“

Entschließung über den kanadischen Distriktsverband der S.I.U.

„Nach Anhören eines Berichtes über die Lage in der kanadischen Schifffahrt, aus dem zu ersehen war, daß der kanadische Distriktsverband der Seafarers' International Union of North America für die meisten Seeleute Kanadas repräsentativ ist,

beschließt die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Konferenz der Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, diese Organisation als Mitglied der ITF in Kanada anzuerkennen.“

Entschließung über die Seattle-Übereinkommen

„Die vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam tagende Konferenz der Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat die Lage bezüglich der Ratifizierung der im Juni 1946 in Seattle angenommenen Schifffahrts-Arbeitsübereinkommen erneut geprüft.

Seit der Annahme dieser Übereinkommen, die lediglich internationale Mindestnormen aus der von der ITF in den Kriegsjahren aufgestellten Internationalen Seeleute-Charta enthalten, sind mehr als drei Jahre vergangen. Berichte aus den verschiedenen Ländern zeigen, daß die in bezug auf Ratifizierung und Inkraftsetzung dieser Dokumente erzielten Fortschritte immer noch sehr unbefriedigend sind.

Die Konferenz gibt ihrer bitteren Enttäuschung darüber Ausdruck, daß die Regierungen die Versprechen, die sie durch ihre Zustimmung zu diesen Übereinkommen abgaben, nicht gehalten haben, und erklärt, daß die Seeleute eine weitere Verzögerung nicht dulden können.

Sie fordert daher die Seeleuteverbände in den verschiedenen Ländern auf, auf ihre Regierungen stärksten Druck auszuüben, um die Ergreifung der notwendigen gesetzlichen Maßnahmen zu erreichen, und die Kollektivverträge so abzuändern, daß die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen in naher Zukunft ermöglicht wird. Sie ersucht alle beteiligten Verbände, das Ergebnis ihrer Be-

„Der Kongreß fordert daher den Wirtschafts- und Sozialrat der VN und das Internationale Arbeitsamt auf, auf ihren Tätigkeitsgebieten so rasch als möglich ihre Aufmerksamkeit diesen Fragen im Lichte obiger Erwägungen zuzuwenden.“

Dieser Beschluß wurde bestätigt durch eine Konferenz der Eisenbahner-Sektion, die im März 1947 in Brüssel stattfand.

Eine Konferenz, die im Mai 1948 in Utrecht tagte, und an der die ITF-Sektionen der Straßenbahn- und Autobusbediensteten sowie die Internationale der öffentlichen Dienste teilnahmen, faßte eine EntschlieÙung im gleichen Sinne. Damals war Kollege Lauwereins Bericht-erstat-ter. Aber im Juli 1948, in Oslo, versuchten unsere englischen Freunde zu meinem großen Erstaunen, die 40-Stunden-Woche auf die lange Bank zu schieben. Ich sprach gleich ihm mit Nachdruck für die Respektierung des Zürcher Beschlusses und seine Umsetzung in die Tat.

Ein weiterer Theatereoup, der unter unseren Mitgliedern starkes Miß-fallen hervorrief, folgte. Man hatte den Eindruck, daß die, welche die Forderung der 40-Stunden-Woche als „inopportun“ betrachteten, dieselben Leute waren, wie die, welche die Pariser Konferenz vom Oktober 1949 vorschlugen. Diese Konferenz diente in Tat und Wahrheit dazu, die Zürcher EntschlieÙung zu torpedieren, und zwar trotz der Tatsache, daß sich inzwischen in allen Ländern ausgedehnte Arbeitslosigkeit eingestellt hatte, die Millionen von Arbeitern zur Not verurteilte.

Ich will hier weder Lob austeilen noch Lehren geben, aber ich will doch einen der Gründe dafür anführen, weshalb wir auf der Stelle treten. Seit den beiden Weltkriegen haben wir uns allzusehr in die kapitalistische Weltordnung „eingegliedert“, und jedesmal, wenn wir geholfen haben, die kapitalistische Wirtschaft zu retten, jedesmal, wenn alle Vorrechte wieder hergestellt waren und der Kapitalismus sich nicht mehr fürchtete, hat er sich unter irgendeinem Vorwand der Sozialisten und der Freien Gewerkschaften entledigt. Jedesmal wurde die Arbeiterklasse zum Opfer unserer Leichtgläubigkeit und mangelnden Voraussicht, nachdem sie alle Opfer auf sich genommen hatte.

Die Gefahr dieses Verhaltens, das zur Gewohnheit geworden ist und zu dem man jedesmal zurückkehrt, wenn der Kapitalismus in den letzten Zügen liegt, macht die Werk-tätigen, die die Arbeiten unseres Kongresses verfolgen, mißtrauisch. Gewiß, es ist uns gelungen, überall die kommunistische Lügenpropaganda wirksam zu bekämpfen, aber in vielen Ländern wirkt sich dieser Kampf zum Vorteil der christlichen Gewerkschaften aus.

Meine Äußerungen haben nur das eine Ziel: In Zukunft so paradoxe Situationen wie in der Frage der 40-Stunden-Woche zu vermeiden. Ich kann die Haltung von keinem unter uns verstehen. Genügt es denn nicht, daß der Weltgewerkschaftsbund die Aspirationen der Welt der Arbeit durch die ihm von Moskau aufgezwungene Politik verraten hat?

Zum Abschluß möchte ich betonen, daß die in Paris vorgebrachten Vorwände im Jahre 1946 Berechtigung besessen hätten, aber nicht mehr im Jahre 1949. Ich hoffe, daß der Kongreß diesem Umstand Rechnung tragen wird. Ich hoffe auch, bei der Besprechung der 40-Stunden-Woche nochmals zum Wort zu kommen.

mühungen dem Sekretariat der ITF vor Ablauf des Jahres mitzuteilen, und fordert das Exekutivkomitee auf, falls nötig, in den ersten Monaten des kommenden Jahres zur Prüfung der Lage eine Tagung der Seeleute-Sektion der ITF einzuberufen.“

Eine Tagung des Sektionsausschusses der Seeleutesektion fand am 31. Oktober 1949 in London statt, um die Auswirkungen der Abwertung des englischen Pfundes und anderer europäischer Währungen zu besprechen. Er gelangte zu folgenden Schlüssen:

1) Offiziere und Mannschaftsangehörige aus Gebieten weicher Währung, die im Verkehr mit Gebieten harter Währung beschäftigt sind und in verhältnismäßig kurzen Zeitabständen in ihren Heimatorten zurückkehren, sollten in die Lage versetzt werden, einen mäßigen Beitrag an harter Währung für ihre persönlichen Spesen in ausländischen Häfen zum vor der Abwertung gültigen Wechselkurs erwerben zu können; 2) Offiziere und Mannschaftsangehörige, die sich auf längeren Reisen (30 Tage und mehr) in Gebieten harter Währung befinden, sollten einen angemessenen ständigen „Abwertungsbonus“ erhalten; 3) Der Bonus sollte dem Ausmaß der Abwertung der Heimatwährung angepaßt sein, in die die Seeleute einen Teil ihres Verdienstes umwechseln müssen.

Sektion des Personals der zivilen Luftfahrt

Anlässlich unseres Osloer Kongresses fand eine Sonderkonferenz der Organisationen statt, die Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt besitzen. Es nahmen daran teil Delegierte aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und USA. Eine EntschlieÙung wurde einstimmig angenommen, die den Generalrat beauftragte, *„unverzüglich seine Aufmerksamkeit auf die Schaffung einer ITF-Sektion für das Personal der zivilen Luftfahrt zu richten, damit alle Fragen, die das Personal der zivilen Luftfahrt betreffen, dort untersucht werden können.“*

Diese Frage wurde von der Konferenz der Seeleutesektion in Genf am 23. und 24. November 1948 behandelt (einige der Offiziersverbände haben Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt). Der Vorschlag auf Errichtung einer Zivilluftfahrtssektion der ITF wurde unterstützt. Es wurde beschlossen, dem Generalrat zu empfehlen, daß diese Sektion aus zwei Untersektionen, für Boden- und Flugpersonal, bestehen soll. Auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen beschloß der Generalrat der ITF, die Sektion zu errichten. Letzterer Vorschlag wurde ebenfalls angenommen.

Vom 15. bis 17. Oktober 1949 fand alsdann unter dem Vorsitz des Präsidenten der ITF, O. Becu, die Gründungskonferenz statt. Anwesend waren Delegierte von 21 Organisationen in Belgien, Frankreich, Holland, Großbritannien, Norwegen, Schweden, der Schweiz und USA, die sämtliche Berufsgruppen in der zivilen Luftfahrt vertraten. Der Antrag auf Bildung von zwei Untersektionen wurde einstimmig angenommen. Jede Untersektion besitzt einen Unterausschuß von fünf Mitgliedern. Die beiden Untersektionen bilden zusammen den Sektionsausschuß. Kollege R. Lapeyre wurde einstimmig zum Sektionspräsidenten gewählt. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

„Die in Paris vom 15. bis 17. Oktober 1949 tagende Gründungskonferenz der Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat sich mit der Frage der internationalen gewerkschaftlichen Organisation des Personals der zivilen Luftfahrt befaßt.

Sie beauftragt das Sekretariat der ITF, die angeschlossenen Organisationen aufzufordern, sich zu äußern über die Erwünschtheit und Durchführbarkeit der Einbeziehung aller Gruppen des Zivilluftfahrtpersonals in die internationale Gewerkschaftstätigkeit, unter Wahrung der Organisationsform in den einzelnen Ländern.“

Die Resolution wurde allen interessierten Organisationen zugestellt, bis zum Jahresende trafen jedoch keine diesbezüglichen Mitteilungen von ihnen ein.

Sektion der Binnenschiffer

Während der beiden Berichtsjahre und bereits längere Zeit vorher, war die Sektion der Binnenschiffer damit beschäftigt, die Abhaltung einer dreigliedrigen Konferenz durch die IAO zu erzielen, um ein Fünfmächteabkommen über Arbeitsbedingungen und die Sozialversicherung der Arbeiter der Binnenschifffahrt im Rheinbecken zu erwägen. Diese Konferenz fand schließlich vom 31. Oktober bis 5. November und 5. bis 14. Dezember 1949 in Genf statt. Einzelheiten sind dem Abschnitt dieses Berichtes zu entnehmen, der die Beziehungen mit dem Internationalen Arbeitsamt behandelt.

Die Sektion veranstaltete auch eine Versammlung der Arbeitnehmerdelegierten, die an der Tagung des Rheinschiffahrtsausschusses teilnahmen, in Genf am 4. Dezember 1949.

Auf der Marshallplankonferenz, die die ITF vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg veranstaltete, wurden folgende zwei Entschlüsse angenommen, die sich auf die Arbeit der Sektion der Binnenschiffer beziehen:

Entschluß über Binnenwasserwege

„Da die Binnenwasserwege der westeuropäischen Länder gut entwickelt sind und die Binnenschifffahrt seit jeher eine bedeutende Rolle im Gütertransport gespielt hat;

da dieser Verkehrsträger auch hinfert die Güter befördern soll, für deren Transport er am besten geeignet ist, und da die betreffenden Länder in dem hierzu nötigen Ausmaß zusammenarbeiten sollen, um mit amerikanischer Hilfe dafür zu sorgen, daß alle ihm zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Maße ausgerüstet sind;

erachtet die vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg tagende Konferenz amerikanischer und europäischer, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossener Transportarbeitergewerkschaften, daß Vorkehrungen getroffen werden sollten, um die Binnenflotten der verschiedenen Länder auf gleichen Fuß zu stellen in bezug auf Frachtpreise, Löhne und andere Arbeits- und soziale Bedingungen.

2. Tag

Samstag, den 22. Juli 1950

Vormittagsitzung

Der Vorsitzende erteilte zunächst A. Vercruyce das Wort zu einem Ordnungsantrag.

A. Vercruyce (Belgische Gewerkschaft der Straßen- und Kleinbahner):

Es handelt sich kurz gesagt um folgendes: Das Problem der 40-Stunden-Woche wurde in der ITF besprochen. Angesichts des uns vorgelegten Berichtes halte ich es für dringend erforderlich, daß sich zunächst der Kongreß damit befaßt, damit wir alle unsere Meinung äußern können. Die Sektionen sollen erst nach dieser allgemeinen Aussprache zusammengerufen werden, um, falls nötig, eine den Auffassungen des Kongresses entsprechende EntschlieÙung aufzustellen. Nur bei diesem Verfahren ist gute Arbeit möglich.

Wenn wir uns an den vorgesehenen Arbeitsplan halten, dann führt dies zu Zeitverlust; denn jede von einer Sektion ausgehende EntschlieÙung, die vom Kongreß nicht im voraus besprochen wurde, kann zu auseinanderlaufenden Meinungsäußerungen Anlaß geben, womit die ganze Sache erneut in Frage gestellt ist. In diesem Falle müÙten sich die Sektionen erneut versammeln, um einen Mehrheitsbeschlui zu fassen.

Ich stelle daher den Antrag, daß zunächst eine Vollversammlung des Kongresses stattfinden soll, in der alle Meinungen zum Ausdruck gelangen können, wonach erst die Sektionen zu versammeln sind.

O. Becu (Amtierender Generalsekretär): Der Ordnungsantrag unseres belgischen Kollegen bringt den gesamten Arbeitsplan unseres Kongresses in Gefahr. Ich möchte Sie daran erinnern, daß auf den bisherigen Kongressen der ITF immer zunächst Vollversammlungen abgehalten wurden, bis die Aussprache über den Tätigkeitsbericht abgeschlossen war. Die Erfahrung hat gelehrt, daß gewöhnlich am Ende eines Kongresses sehr wenig Zeit übrig blieb, um die bedeutungsvollen Fragen und die Probleme zu besprechen, die den Sektionen und den verschiedenen Berufsgruppen der ITF zur Lösung vorbehalten sind.

Anläßlich des Osloer Kongresses haben wir die Möglichkeit in Erwägung gezogen, unseren Arbeitsplan gründlich abzuändern. Es wurde sogar angeregt, in Zukunft schon vor dem Kongreß, d. h. vor seiner offiziellen Eröffnung und vor jeder Besprechung in der Vollversammlung, die Sektionskonferenzen abzuhalten — eine Anregung, die eingehend geprüft wurde.

Eine solche tiefgreifende Umgestaltung unseres Arbeitsplanes wurde vom Exekutivkomitee wie auch vom Sekretariat der ITF gründlich studiert. Aus leicht ersichtlichen Gründen rein praktischer Art haben wir geglaubt, daß es kein empfehlenswertes Verfahren wäre, zunächst die Sektionen zu versammeln. Wir haben uns im Gegenteil bemüht, den Sektionen zur Besprechung ihrer Probleme soviel Zeit als möglich während des Kongresses einzuräumen.

Ich möchte betonen, daß dieser Kongreß acht Arbeitstage umfaßt. Bisher standen dem Kongreß der ITF vier oder fünf Tage zur Verfügung. Nach reiflicher Überlegung und Betrachtung der Probleme von allen

Die Konferenz fordert die betreffenden Mitgliedsverbände auf, ihre Anstrengungen zu verdoppeln, um unter Mithilfe des Internationalen Arbeitsamtes ein diesbezügliches internationales Übereinkommen zu erzielen, das für alle betreffenden Länder Gültigkeit besitzt, wie auch die Ausschaltung künstlicher Vor- oder Nachteile herbeizuführen; und

gibt der Auffassung Ausdruck, daß mit der Zunahme des Verkehrs infolge der Durchführung des Europäischen Wiederaufbauprogramms deutsche Fahrzeuge mehr und mehr zum Verkehr auf länderverbindenden Wasserwegen zugelassen werden sollten.“

Entschießung über Verkehrsumlenkung

„Da seit dem Kriegsende der weitaus größere Teil des Verkehrs des natürlichen Hinterlandes der Häfen Belgiens und Hollands von den alliierten Besatzungsbehörden über Hamburg, Bremen und Emden umgeleitet worden ist;

da diese die Häfen Belgiens und Hollands schädigende Politik von den amerikanischen und britischen Behörden damit erklärt wird, daß die Besatzungskosten vermindert werden müssen; und

da im Vergleich mit den Milliarden von Dollars, die vom Wiederaufbauprogramm für Westeuropa zur Verfügung gestellt werden, die Einsparungen, die sich aus obiger alliierter Schiffsahrtspolitik ergeben, von verhältnismäßig geringer Bedeutung sind, und die Fortsetzung einer so unnatürlichen Verkehrsumlenkung die wirtschaftliche Erholung und Entwicklung hemmt;

gibt die vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg tagende Konferenz amerikanischer und europäischer, der Internationalen Transportarbeiterföderation angeschlossener Transportarbeitergewerkschaften der Auffassung Ausdruck, daß die Wiederherstellung des normalen Flusses dieses deutschen Durchgangsverkehrs nicht nur Belgien und Holland, sondern auch dem wirtschaftlichen Wiederaufstieg der deutschen Rheinhäfen zum Vorteil gereichen wird.

Die Konferenz nimmt mit Befriedigung von folgender, im Harrimanbericht ausgedrückten Auffassung Kenntnis: „Der Rhein, normalerweise das Rückgrat im Transport der Massengut-Exporte aus der Ruhr, wird gegenwärtig infolge finanzieller Meinungsverschiedenheiten nicht voll ausgenützt. Beträchtlicher Frachtraum liegt untätig in Holland und Belgien, weil die Behörden der Bizone und die Regierungen Belgiens und der Niederlande sich nicht über einen Plan zur gegenseitigen Benutzung des Rheins durch die Flußfahrzeuge der drei Staaten einigen können. Dieser Plan, in seiner kürzlich besprochenen Form, würde die Verwendung der belgischen und niederländischen Häfen für den Umschlag von Gütern mit sich bringen, die gegenwärtig in Hamburg und Bremen umgeschlagen werden. Belgien und Holland sind der Auffassung, daß sie für die Abfertigung dieser Güter angemessen entschädigt werden sollten, während die US-Militärbehörden geltend machen, daß die ihnen bewilligten Beträge zusätzliche Dollarausgaben für Umschlagsarbeiten nicht erlauben. Falls in dieser Angelegenheit eine Lösung gefunden werden kann, dann dürften die sich daraus ergebenden Zahlungsabmachungen den Transport einer zusätzlichen Menge von

Seiten haben Exekutivkomitee und Sekretariat der ITF den Arbeitsplan ausgearbeitet, der vor Ihnen liegt und der nach unserer Auffassung die beste und praktischste Lösung darstellt.

Ich gehe mit meinem belgischen Kollegen darin einig, daß wahrscheinlich die Aussprache in der Vollversammlung nicht abgeschlossen sein wird, wenn die Sektionssitzungen beginnen. Aber ich glaube, daß sich dies nicht vermeiden läßt, wenn wir das früher verfolgte Verfahren verbessern wollen. Wenn wir nicht beim vorgelegten Arbeitsplan bleiben, dann kommt dies einer Rückkehr zum bisherigen, unbefriedigenden System gleich.

Ich möchte aber betonen, daß das eine das andere nicht ausschließt, daß die Diskussion in der Vollversammlung der Diskussion in der Sektion nicht im Wege steht, und umgekehrt. Die Versammlung, die sich mit der Frage der 40-Stunden-Woche im Eisenbahn- und Straßenverkehr zu befassen hat, wird ihre Arbeit vielleicht nicht in einer einzigen Sitzung erledigen, und überdies werden an dieser Versammlung die Vertreter von nahezu vier Millionen Mitgliedern der ITF teilnehmen. Sie ist daher sicher zuständig, den Gegenstand erschöpfend zu behandeln. Ergeben sich jedoch Einwände in bezug auf die vorgeschlagene Lösung und die gezogenen Schlußfolgerungen, dann kann sich die Vollversammlung immer noch damit befassen.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ablehnung des Antrages.

Der Ordnungsantrag Vercrucy wurde anschließend mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

O. Becu (Amtierender Generalsekretär): Ich hatte zunächst nicht die Absicht, bereits das Wort zu ergreifen. Ich habe mich aber auf dem Wege hierher gefragt, ob nicht der Generalsekretär einleitend zum Tätigkeitsbericht sprechen sollte. Ich glaubte mich darin meinen Vorgängern anschließen zu müssen; denn solche Ausführungen können ja nur eine Wiederholung dessen sein, was im Bericht steht. Der Bericht, der Ihnen vorliegt, gibt ein wahrheitsgetreues Bild von den Vorgängen in der ITF im Laufe der letzten zwei Jahre, wenigstens, was die wichtigsten Ereignisse anbetrifft. Es gibt aber einen Grund dafür, daß ich bereits jetzt ans Rednerpult trete: Ich sah mich dazu veranlaßt, nachdem ich gestern beobachtete, daß die Delegierten zögerten, mit der Aussprache über dieses wichtige Dokument zu beginnen. Ich gestatte mir, die Auffassung zu äußern, daß es für den Kongreß von Gutem wäre, einige Anleitung zu erhalten über die Bedeutung der behandelten Probleme sowie über die Einstellung des Exekutivkomitees, des geschäftsführenden Ausschusses und auch des Sekretariats. Der Tätigkeitsbericht behandelt selbstverständlich eine ganze Reihe größerer und kleinerer Probleme. Ich möchte mich vor allem zu einigen der größeren Fragen äußern, um Ihnen einen besseren Einblick zu geben.

Bevor ich dazu übergehe, habe ich in zweifacher Hinsicht den Kongreß um Entschuldigung zu bitten: Von verschiedener Seite sind mir Klagen zugegangen über die späte Verteilung unseres Berichtes. Ich muß zugeben, daß diese Klagen begründet sind. Ich übernehme meinen vollen Teil der Verantwortung für die Verspätung. Zu meiner Verteidigung muß

zehn Millionen Tonnen Ruhrkohle im Jahr ermöglichen. In Fällen wie im vorliegenden, in denen ungenügende finanzielle Zuwendungen an die USA-Militärregierung die Wirksamkeit der europäischen Verkehrseinrichtungen beschränken, sollten die Vereinigten Staaten unzweifelhaft die verhältnismäßig geringen zusätzlichen Beträge zur Verfügung stellen, die zur Wiederherstellung des normalen Rheinverkehrs erforderlich sind. Es wäre mehr als töricht, einem kleinen finanziellen Hindernis zu erlauben, einer Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten im Wege zu stehen, die einen größeren Beitrag zur Wiederaufrichtung Deutschlands und Europas leisten können.“

Sektion der Seefischer

Es hat sich nicht als möglich erwiesen, in bezug auf diese Sektion die Fortschritte zu erzielen, die erhofft worden waren. Man erinnert sich daran, daß die Seefahrtskonferenz der IAO in Seattle am 27. Juni 1946 eine von Charles Jarman im Namen der ITF unterbreitete EntschlieÙung annahm, die das IAA aufforderte, „die notwendigen Studien zu machen und Vorbereitungen zu treffen, im Hinblick auf die Erwägung der Möglichkeit der Annahme einer Internationalen Fischercharta, enthaltend, nach dem Vorbild der Internationalen Seeleutecharta, Mindestnormen in bezug auf Löhne und Arbeitsbedingungen, Ständigkeit des Arbeitsverhältnisses, Sozialversicherung usw. für die Seefischerei.“

In Ausführung dieses Beschlusses sandte das Internationale Arbeitsamt im Jahre 1947 an die Regierungen der an der Seefischerei beteiligten Länder vier Fragebogen über die Arbeitsbedingungen der Seefischer.

Unterdessen hatte das Sekretariat der ITF am 6. und 7. Juni 1947 in Hull eine Internationale Konferenz der Seefischer veranstaltet, die sich mit dem Entwurf einer Internationalen Seefischercharta befaÙte, der Mindestnormen aufführte, deren Annahme als internationale Normen anläÙlich der Verwirklichung der Pläne der IAO erhofft wurde. Dieser Entwurf wurde nach einigen Abänderungen vom Osloer KongreÙ der ITF im Juli 1948 gutgeheiÙen.

Die Fischerkonferenz in Hull beschloÙ, das Exekutivkomitee der ITF aufzufordern, eine besondere Sektion für die Seefischer innerhalb der ITF zu errichten, und unser Osloer KongreÙ beschloÙ, daß die Frage vom SektionsausschuÙ der Seeleute anläÙlich dessen nächsten Zusammen-tretens geprüft werden sollte.

Die 14. Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses in Genf im Dezember 1947 nahm mit 12 zu 0 Stimmen bei 12 Enthaltungen eine EntschlieÙung an, die den Verwaltungsrat des IAA beauftragte, eine Tagung der Seefischer und Fischerbootsbesitzer zu veranstalten, um sich mit den Arbeitsbedingungen der Seefischer zu befassen und Methoden zu ihrer Verbesserung vorzuschlagen.

Eine Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute, die unmittelbar vor einer Konferenz der Seeleutesektion in Genf vom 23. bis 24. November 1948 stattfand, beschloÙ, dem Generalrat die Errichtung einer Seefischersektion zu empfehlen. Dieser BeschluÙ wurde am darauffolgenden Tage durch die Seeleutesektion bestätigt.

Unterdessen hatte uns das IAA mitgeteilt, daß sich sein Verwaltungsrat mit der Seefischerei anläÙlich einer Tagung befassen werde, die im März oder April 1949 stattfinden werde, und die Einsetzung eines Sach-

ich aber sagen, daß man mir die Versicherung abgab, daß alle unsere Dokumente einschließlich des Tätigkeitsberichtes bis spätestens Ende Juni zum Versand an alle Delegierten und Organisationen gelangen würden. Seit ich das Amt des interimistischen Generalsekretärs der ITF annahm, habe ich leider mehr Zeit außerhalb des Büros als in ihm verbringen müssen, und ich war daher nicht in der Lage, genau zu verfolgen, was mit unseren Berichten und Dokumenten geschah. Erst am vergangenen Samstag, wenige Stunden vor meiner Abreise nach Stuttgart, erfuhr ich, daß Berichte in mehreren Sprachen, wie z. B. in schwedisch und französisch, sehr spät zum Versand gelangten, und zwar unmittelbar vor der Eröffnung des Kongresses, so daß die Delegierten kaum Gelegenheit gehabt haben, sie vor ihrer Ankunft in Stuttgart gründlich zu lesen. Ich bitte um Ihre Nachsicht für diese Verspätung; ich werde alles tun, um dafür zu sorgen, daß dies in Zukunft nicht mehr geschehen wird.

Entschuldigen möchte ich mich auch dafür, daß wir auch für morgen, Sonntag, verschiedene Sektionssitzungen angesetzt haben. Wir hätten gern jedermann ein arbeitsfreies Wochenende verschafft, aber angesichts der zahlreichen Probleme, die in unseren Sektionskonferenzen zur Behandlung stehen, ließ es sich nicht vermeiden, daß einige Sektionen morgen zusammentreten müssen. Ich hoffe, daß die Delegierten diese Notwendigkeit einsehen.

Dieser Kongreß ist von großer Bedeutung. Es mag sein, daß dies schon früher immer gesagt wurde. Alle Kongresse der ITF waren von großer Bedeutung. Aber ich persönlich glaube, daß unser Kongreß mindestens so wichtig ist wie irgendein früherer, wenn nicht sogar noch wichtiger. Es handelt sich um unsern dritten Kongreß seit dem Kriege und es ist nun an der Zeit, daß wir einen Blick werfen auf die seither verfloßenen fünf Jahre. Die Welt hat sich nie rascher vorwärtsbewegt als seit Kriegsende. Während ich dem Rückblick und der Besprechung unserer Tätigkeit im Laufe der letzten zwei Jahre große Bedeutung beimesse, glaube ich doch, daß dieser Kongreß auch ein großes Interesse daran hat, Fragen zu behandeln, die im Laufe der ersten sechs Monate dieses Jahres aufgetaucht sind. Normalerweise würden wir nur besprechen und, falls nötig, auch kritisieren, was in der Berichtszeit geschah, aber in diesem Augenblick müssen wir uns auch mit den Problemen befassen, die in der Zeit nach diesen beiden Jahren entstanden sind. Weiter bin ich auch der Meinung, daß wir uns auch mit der Zukunft befassen und unsere Tätigkeit planen sollten. Denn es geht um große Dinge. Es spielen sich in diesem Augenblick in der Welt Ereignisse ab, mit denen wir uns eingehend befassen müssen; denn sie berühren das Leben von Tausenden unserer Mitglieder.

Um aber auf den ersten Punkt zurückzukommen, nämlich zu den größeren Problemen, die im Tätigkeitsbericht besprochen sind, möchte ich mich hier auf eine Frage beziehen, die bereits seit einiger Zeit zur Diskussion steht und bereits zu praktischen Schritten und Maßnahmen der ITF geführt hat: Die Schaffung regionaler Einrichtungen. Wenn wir eine wirklich weltweite Organisation sein wollen, dann reicht ein Sekretariat nicht länger aus. Ein Sekretariat allein kann sich auch bei günstiger geographischer Lage nicht mit den Problemen aller Weltteile befassen. Sie müssen sich vor Augen halten, daß die ITF im Vergleich zur Zeit vor und unmittelbar nach dem Kriege ihre Mitgliederzahl nahezu ver-

verständigenausschusses erwägen werde, der die Aufgabe hätte, sich mit im Namen der Industrie vorgebrachten Vorschlägen zu befassen. Auf Ersuchen des IAA wurden A. Bird (Großbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), E. Ehlers (Frankreich), J. Hawk (USA), O. Helland (Norwegen), zusätzlich eines australischen Vertreters, als Vertreter der Seefischer vorgeschlagen.

Auf seiner Tagung vom 13. und 14. Mai 1949 in Antwerpen beschloß der Generalrat der ITF, eine Seefischersektion zu errichten, die Entscheidung über die aufgeworfene Frage, ob die Sektion auch selbständig erwerbende Personen umfassen solle, der Sektion selber zu überlassen.

Im Juli 1949 wurde uns mitgeteilt, daß der Verwaltungsrat des IAA mit 17 zu 8 Stimmen beschlossen hatte, den in Aussicht genommenen Sachverständigenausschuß nicht einzusetzen, ohne jedoch die Möglichkeit auszuschließen, dies später nachzuholen. Die Regierungen und Arbeitgebervertreter Großbritanniens und der USA widersetzten sich der Einsetzung weiterer Ausschüsse und betrachteten es als besser, daß das IAA den Regierungen direkt Einzelheiten über die Antworten auf den 1947 versandten Fragebogen zustelle und sie befrage, welche Aspekte der Arbeitsbedingungen der Fischer nach ihrer Meinung zur internationalen Regelung geeignet sind und welche Form diese Regelung annehmen soll.

Wir hatten beabsichtigt, die erste Tagung der Seefischersektion der ITF anlässlich der ersten Tagung des in Aussicht genommenen Sachverständigenausschusses abzuhalten. Angesichts der veränderten Lage, und angesichts der Tatsache, daß der Bericht über die Umfrage des IAA noch nicht vorlag, wurde beschlossen, abzuwarten und sie anlässlich des Kongresses der ITF im Juli 1950 abzuhalten. Ein Rundschreiben, das die betreffenden Gewerkschaften darüber informierte, wurde am 28. November 1949 versandt.

Wir verstehen, daß der Bericht des IAA über die Arbeitsbedingungen der Seefischer sich Ende 1949 in einem fortgeschrittenen Stadium befand. Er wird vermutlich noch vor dem Zusammentreten unseres Stuttgarter Kongresses veröffentlicht werden.

doppelt hat. Wir haben nun Transportarbeiter in beiden Hemisphären und in viel mehr Ländern als früher abgeschlossen.

Wenn wir uns mit Fragen befassen, die unsere asiatischen Freunde angehen, dann müssen wir uns in ihre Lage versetzen und die bestmögliche Kenntnis der ihnen gestellten Probleme erwerben. Wir können dies nur tun, wenn wir zu ihnen gehen und nicht einfach abwarten, bis sie zu uns kommen. In Übereinstimmung mit früheren von der ITF gefaßten Beschlüssen wurde in Singapur ein regionales Sekretariat errichtet. Leider hat es nicht alle die Erfolge erzielt, die wir erhofften; denn der Kollege, den wir mit seiner Leitung beauftragten, erkrankte, so daß er zurückgerufen werden mußte. Aber in der kurzen Zeit, die er im Fernen Osten verbrachte, hat er unseren Kollegen in Asien sehr beträchtliche Dienste geleistet, wie auch Ihnen und der ITF als solcher. Wir haben seit seiner Abreise aus Singapur unser dortiges regionales Sekretariat in ein regionales Informationsbüro umgewandelt. Dies war die beste Lösung, die wir unter den gegebenen Umständen finden konnten. Ich hoffe indessen, daß sich aus unseren Besprechungen hier ein weiterer Schritt vorwärts ergeben wird und daß wir in Zukunft mehr tun können als bisher; denn unsere Freunde in Asien dürfen von der ITF erwarten, daß diese sich für sie ebensowohl einsetzt wie für andere Gruppen.

In Havanna haben wir ein regionales Sekretariat für Lateinamerika errichtet. Dies geschah auf einer regionalen Konferenz, die im September letzten Jahres in Havanna stattfand. Die lateinamerikanischen Gewerkschaften stecken noch in den Kinderschuhen. Unsere dortigen Kollegen bedürfen des Beistandes mit Rat und Tat. Als wir unser regionales Sekretariat bildeten, dachten wir, daß es gleich von Anfang an funktionieren würde. Es scheint, daß wir die Befähigung und die Erfahrung unserer Leute in Lateinamerika und in Havanna überschätzt haben. Dies soll keine Kritik sein, sondern nur die Feststellung einer Tatsache. Wir dürfen dieses Sekretariat nicht in seinem Dornröschenschlaf belassen; wir müssen es zum Funktionieren bringen; denn, wie ich gesagt habe, in Lateinamerika ist viel zu tun und wir müssen diesem Erdteil unsere volle Aufmerksamkeit zuwenden. Ich weiß aus Erfahrung, daß dies unbedingt erforderlich ist; ich werde wahrscheinlich nochmals darauf zurückkommen, wenn ich von dem Streik sprechen werde, der dort unten gegenwärtig vor sich geht.

Nun zu den Seeleuten: Ich setzte sie nicht an erste Stelle, weil ich ein ehemaliger Seemann bin, was ich bei meiner jetzigen Aufgabe zu vergessen trachte. Vielleicht ist mir dies in der kurzen Zeit, da ich bei der ITF bin, noch nicht gelungen, aber ich muß es tun, denn ich will jedermann und jede Berufsgruppe und Sektion der ITF befriedigen. Aber trotzdem wird jeder mit mir einig gehen, daß, international gesehen, die Sektion der Seeleute vor größeren Problemen steht als irgendeine andere Sektion der ITF. In jener Sektion mußte ich der größten Gefahr ins Auge sehen, der ich je in meinem Leben begegnet bin, nämlich der Gefahr, die den Lohn- und Arbeitsbedingungen droht, welche die Seeleute nach einem langen Kampf und vielleicht hauptsächlich dank ihrer Rolle im letzten Kriege und dank des Ansehens, das sie dadurch in aller Welt gewannen, erzielt haben. Sie sind diejenige Gruppe der Transportarbeiter, die seit dem Kriege die größten Erfolge erzielt hat in bezug auf soziale Arbeitsverhältnisse; denn bereits während des Krieges wurde von den Seeleuten die Internationale Seeleutecharta ausgearbeitet, da sie

VI. Internationale Gewerkschaftsbeziehungen

Weltgewerkschaftsbund

Das Kapitel — zum mindesten das erste Kapitel — der Geschichte der Beziehungen der ITF mit dem Weltgewerkschaftsbund ist abgeschlossen, doch erscheint es für die Zwecke der Dokumentierung angebracht, die Schlußereignisse zu beschreiben. Die Beziehungen zwischen den demokratischen und den totalitären Gewerkschaften sind nun vollständig abgebrochen worden. Seit langem war es klar, daß dies unvermeidlich war, und es darf wohl überraschen, daß die freien und demokratischen Gewerkschaften erst nach drei Jahren und drei Monaten sich aus einer Verbindung lösten, deren Unmöglichkeit sich bereits auf dem Pariser Kongreß angezeigt hatte, auf dem 1945 der WGB gegründet worden war. Die einfache Tatsache ist die, daß das echte Gewerkschaftswesen und sein Namensbruder in den totalitären Ländern nichts gemeinsam haben und nicht zusammenpassen. Manch guter Gewerkschafter glaubte jedoch anders, und bevor nicht diese Tatsache über jeden Zweifel hinaus demonstriert worden war, wäre es gefährlich gewesen, das Experiment ihrer Assoziation — da es nun einmal begonnen war — zu unterbrechen.

Auf seiner Tagung vom 25. bis 27. November 1947 in London stellte der Generalrat der ITF fest, daß die Verhandlungen zwischen dem WGB und den Internationalen Berufssekretariaten in keinem der Hauptpunkte zu einer Einigung geführt hatten, ermächtigte jedoch das Sekretariat der ITF, *„Verhandlungen in dieser Sache wieder aufzunehmen, sollte es dazu vom WGB eingeladen werden.“* Der WGB veranstaltete auch wirklich ein weiteres Treffen zwischen seinen Vertretern und dem Gemeinsamen Ausschuß der Internationalen Berufssekretariate, das am 12. Januar 1948 hätte stattfinden sollen. Die Tagung wurde jedoch telegraphisch widerrufen und fand tatsächlich erst am 14. September 1948 statt — acht Monate später. Ein Grund für die Widerrufung wurde nicht angegeben, doch war damals gerade der Marshallplan, den das Sekretariat des WGB angriff, in den Vordergrund getreten. Es kann kaum bezweifelt werden, daß das Sekretariat des WGB fürchtete, daß, wäre die Tagung gerade damals abgehalten worden, unangenehme Fragen hätten gestellt werden können.

Unterdessen hatte der Kongreß der ITF vom 19. bis 24. Juli 1948 in Oslo getagt, und entschied, daß die Verhandlungen gezeigt hatten, daß Zusammenarbeit im Sinne der Entschließung des Züricher Kongresses nicht möglich war, und daß *„die Interessen der Transportarbeiter am besten gewahrt werden können durch die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit der ITF bis zu einem Zeitpunkt, da die Verhandlungen wieder aufgenommen werden können mit einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale, die Aussicht auf ein angemessenes Maß an Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate bietet und die Grundsätze des freien und demokratischen Gewerkschaftswesens garantiert.“*

Trotzdem nahmen der Präsident und der Generalsekretär der ITF an einer Tagung am 14. September 1948 in Paris teil, die am 16. September von einer Konferenz des Exekutivausschusses des WGB mit Vertretern aller Internationalen Berufssekretariate gefolgt war. Das Ergebnis dieser beiden Versammlungen war, daß die IBS eine Entschließung annahm, die ähnlich abgefaßt war wie die Entschließung des ITF-Kongresses und erklärte, die Verhandlungen über ihre Einverleibung in den WGB seien zu Ende.

entschlossen waren, nicht zu den Verhältnissen der Vorkriegszeit zurückzukehren. Es sind aber Kräfte am Werk, die sie dorthin zurückwerfen wollen, wo sie vor 50 Jahren standen, durch den Gebrauch und Mißbrauch einer Flagge, nämlich der Flagge Panamas und auch anderer Staaten. Wir befaßten uns mit dieser Frage auf unserm Osloer Kongreß. Damals wurde grundsätzlich ein Boykott der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten beschlossen, der sich gegen die den Normen nicht entsprechende Arbeitsverhältnisse richtete. Laßt uns ganz klar sein über diesen Punkt: Den Normen nicht entsprechende Verhältnisse. Unsere Aktion war nicht gegen irgendeine Flagge gerichtet, sondern gegen Schiffe, die normalen Anforderungen nicht genügen. Den Seeleuten der ganzen Welt drohte diese Gefahr. Lassen Sie mich ein kürzliches Beispiel anführen: Ich bin im Besitze eines vom Juni datierten Schreibens der Mannschaft eines Panamaschiffes. Es handelt sich um „displaced persons“, die aus Konzentrationslagern direkt an Bord der Panamaschiffe verbracht wurden. Viele unter ihnen hatten vorher nie die See gesehen. Der Reeder zwang sie durch den Kapitän, während drei Monaten ohne den geringsten Lohn zu arbeiten. Nach dieser Zeit erhielten sie eine sehr niedrige Heuer, aber immer noch gab es weder eine Beschränkung der Arbeitszeit, noch irgendwelche Hygiene oder Sicherheitsvorkehrungen, wie sie in anderen seefahrttreibenden Ländern üblich sind. Wie Sie wissen, beschlossen die Seeleute auf ihrer letzten Konferenz in Amsterdam, an die Ausführung des Boykotts von Panamaschiffen zu schreiben. Dies ist keine leichte Sache. Es handelt sich nicht um eine Frage, die sich in ein paar Wochen oder Monaten lösen läßt. Der Kampf wird lange dauern, falls die Reeder, die gewisse Flaggen gebrauchen und mißbrauchen, nicht mit uns zu einer Verständigung gelangen. Einige unter ihnen haben dies bereits getan und mit der ITF internationale Tarifverträge abgeschlossen. Dies ist eine Neuerung auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Praxis, etwas, das es vorher nie gab. Und überdies sind wir dabei, die Seeleute auf Panamaschiffen als internationale Gewerkschaftsmitglieder zu organisieren.

Eine andere Frage, der die Seeleute gegenüberstehen, sind die Seattle-Übereinkommen. Diese Übereinkommen gaben ihnen bis zu einem gewissen Grade Befriedigung. Obschon ihre Annahme auf das Jahr 1946 zurückgeht, stehen die meisten unter ihnen immer noch nur auf dem Papier. Einige Länder haben ein paar Übereinkommen ratifiziert, aber in Kraft getreten ist bisher noch keines. Die Seeleute haben sich dazu hergegeben, einigen der von den Regierungen vorgebrachten Wünsche auf Änderung der Übereinkommen entgegenzukommen, um die Ratifizierung zu erleichtern, und zwar, obschon sie bereits in Seattle nicht volle Befriedigung erhielten. Die Revision wurde 1948 von dem Paritätischen Seefahrtsausschuß vorbereitet und 1949 in Genf von der Internationalen Arbeitskonferenz durchgeführt. Aber in bezug auf die Ratifizierung sind keine oder doch nur ungenügende Fortschritte gemacht worden. Ich glaube, es ist nun an der Zeit, daß die Seeleute Schritte beschließen. Wir können die Sache nicht sich selbst überlassen. Selbstverständlich sind wir der IAO für ihre Arbeit dankbar. Wir haben uns der IAO und ihrer Organisation bedient, um die Ergebnisse zu erzielen, die erzielt worden sind. Unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, daß diese Ergebnisse in die Tat umgesetzt werden, nachdem die IAO ihre Arbeit abgeschlossen hat.

Dieses Ergebnis war zu erwarten gewesen. Es war seit langem klar, daß der WGB auf die Einverleibung der IBS unter Bedingungen aus war, die ihre völlige Unterordnung bedeutet hätten. Daneben hatten sich bereits Anzeichen einer wachsenden Spannung im WGB bemerkbar gemacht. Diese Spannung führte im Oktober 1948 zum Vorschlag des Generalrates des Britischen Gewerkschaftsbundes, auf der nächsten Tagung des Exekutivausschusses des WGB vorzuschlagen, daß der Exekutivausschuß den nationalen Gewerkschaftsbünden empfehlen solle, einer zeitweiligen Einstellung der Tätigkeit des WGB zuzustimmen. Der Exekutivausschuß trat am 17. Januar 1949 zusammen und lehnte diesen Vorschlag ab. Daraufhin traten der Britische Gewerkschaftsbund, der Congress of Industrial Organizations und der Holländische Gewerkschaftsbund aus dem WGB aus. Diesem Beispiel folgten nach und nach alle freien und demokratischen Gewerkschaftsbünde. Alle von den Kommunisten beherrschten Landesgewerkschaftszentralen — wie auch aus besonderen Gründen, vermutlich vorübergehender Natur, die finnische Organisation — blieben im WGB.

Ohne viel Zeit zu verlieren machte sich der WGB an die Errichtung von „Berufsabteilungen“, der kommunistischen Gegenstücke und Rivalinnen der demokratischen Internationalen Berufssekretariate. Er sandte an alle diese Sekretariate Einladungen zur Teilnahme an Berufskonferenzen zur Errichtung von Berufsabteilungen. Man hoffte damit, den IBS Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Für uns war dies jedoch eine nützliche Warnung und am 15. März sandten wir ein Rundschreiben an die angeschlossenen Organisationen, in dem wir sie vor einer allfälligen Einladung zur Teilnahme an einer Berufskonferenz des WGB warnten. Wir schrieben:

„In diesem Zusammenhang müssen wir die angeschlossenen Organisationen an die Resolution erinnern, die zur Frage der Beziehungen zum Weltgewerkschaftsbund vom Generalrat der ITF im November 1947 angenommen und vom Osloer Kongreß der ITF im Juli 1948 bestätigt wurde. In dieser Resolution wurde das Sekretariat der ITF beauftragt, den angeschlossenen Organisationen zu empfehlen, an keiner Konferenz teilzunehmen, die der Weltgewerkschaftsbund hinter dem Rücken der ITF zwecks Errichtung einer Internationalen Berufsabteilung einberufen sollte.“

Ferner sind wir in der Lage hinzuzufügen, daß die Frage auf einer gemeinsamen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate (vom 8. bis 10. März in Bournemouth) zur Sprache kam. Es wurde beschlossen, daß die Internationalen Berufssekretariate in der Frage gemeinsam vorgehen sollen. Eine von der Konferenz angenommene EntschlieÙung empfiehlt den IBS, an dem im September 1948 in Paris gefaÙten BeschluÙ festzuhalten, wonach den den IBS angeschlossenen Organisationen empfohlen wird, an keiner vom Weltgewerkschaftsbund einberufenen Konferenz teilzunehmen.“

Soviel wir wissen schenkte nur eine ITF-Organisation diesem Rundschreiben keine Beachtung, die finnische Transportarbeitergewerkschaft, die an der Seeleute- und Hafentarbeiterkonferenz des WGB vom 15. bis 18. Juli 1949 in Marseille teilnahm. Keine ITF-Organisation nahm an der Konferenz der Land- und Lufttransportarbeiter in Bukarest am 10. Dezember 1949 teil.

Die erste dieser Tagungen errichtete eine Berufsabteilung der Seeleute und Hafentarbeiter. Sekretär der Abteilung ist Fressinet, der Sekretär der kommunistischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Marseille.

Es gibt zwei oder drei regionale Probleme größeren Ausmaßes auf dem Gebiete der Seefahrt. Eines davon wird von der Sektion der Seeleute bereits seit langer Zeit verfolgt, nämlich das Problem des Wettbewerbs in der Nord- und Ostseefahrt. Die Reeder der anstoßenden Länder betreiben einen mörderischen Wettbewerb, dem die Seeleute, falls sie nicht vorsichtig sind, als erste zum Opfer fallen werden. Zum ersten Male in der Geschichte der ITF besprechen die Seeleute eine Frage auf regionaler Grundlage, um festzustellen, was sie tun können.

Eine andere regionale Frage, die die Seeleute angeht, betrifft unsere Freunde in Asien. Es besteht die Absicht, eine regionale Seefahrtskonferenz für Asien unter Teilnahme der Länder abzuhalten, die asiatische Seeleute beschäftigen. Ich weiß nicht genau, welches die Gründe sind, die den Verwaltungsrat des IAA veranlaßt haben, eine solche Konferenz einzuberufen. Aber wir werden sie befürworten, wie ich hoffe. Wir wollen einer regionalen Konferenz für unsere asiatischen Freunde nicht im Wege stehen. Aber dies ist meine Warnung an sie: Wenn diese Konferenz stattfindet, dann muß es eine Konferenz sein, die regionale Angelegenheiten und regionale Probleme bespricht, die nicht die ganze internationale Gemeinschaft der Seeleute berühren können und berühren dürfen. Sollten die Reeder oder einige Regierungen versuchen, einen Keil in die internationale Gemeinschaft der Seeleute und ihre internationale Bewegung zu treiben, dann hoffe ich, ja, dann bin ich sicher, daß unsere asiatischen Freunde sich einem solchen Versuch genau wie wir widersetzen werden. Wir müssen einander beistehen und dafür sorgen, daß unsere Freunde in Asien gleich und auf gleicher Grundlage behandelt werden wie irgendeine andere Gruppe in der Welt.

Unsere Sektionen der Hafearbeiter und Seeleute haben vor kurzem einen äußerst wichtigen Beschluß gefaßt, der mit der Tätigkeit der ITF verknüpft ist. Dieser Beschluß ist bekannt unter dem Begriff: antikommunistische Kampagne in den Häfen. Ich glaube, ich sollte Ihnen darüber einige Erklärungen abgeben. Wir beobachten schon seit einigen Jahren die umstürzlerische Tätigkeit von Leuten, die sich Kommunisten nennen, wie auch die Methoden, die sie in verschiedenen Häfen, besonders aber in denen Westeuropas, anwenden, um sich der Gewerkschaften der Seeleute und der Hafearbeiter zu bemächtigen und sie zu beherrschen. Sie bedienen sich dabei jeglichen Mittels einschließlich der Gewalt. Lassen Sie mich ein Beispiel anführen. Erst vor einigen Wochen ereignete sich im Hafen von Antwerpen folgendes: Zwischen 70 und 80 Kommunisten besetzten gewaltsam die Einteilungsstelle, um die Hafearbeiter an der Aufnahme der Arbeit zu verhindern. Sie scheuten nicht davor zurück, mehrere unserer Leute niederzuschlagen. Nicht nur unsere Mitglieder und Vertrauensleute, sondern auch die Polizei wurde tätlich angegangen. Die Kommunisten gaben später die Erklärung ab, daß dies zur Förderung des Friedens geschehen wäre, und daß die Hafearbeiter, die infolge der Vorgänge an der Einteilungsstelle nicht zur Arbeit antreten konnten, gemeinsam zur Unterstützung des Friedens in den Streik getreten wären. Dies ist gewiß ein neuer Begriff und eine neue Definition von Frieden und Demokratie, die sich gründlich von dem unterscheidet, was wir immer mit diesen Ausdrücken gemeint haben. Im Laufe der letzten zwei Jahre hatte die ITF einige Beschlüsse großer Tragweite zu fassen, um dieser Situation abzuhelpen und den Methoden und den Umtrieben einer Handvoll Leute in den europäischen Häfen entgegenzuwirken. Ich glaube,

Harry Bridges aus USA wurde in seiner Abwesenheit zum Präsidenten gewählt. Die erste Handlung der neuen Abteilung war die Entsendung einer dreiköpfigen Delegation zur „Untersuchung“ des von den Kommunisten inspirierten Londoner Hafentarbeiterstreiks zur Unterstützung des Streiks des Kanadischen Seeleuteverbandes. Bei der Ankunft der Delegationsmitglieder war der Streik bereits am Abflauen, und überdies wurde ihnen die Einreise nach Großbritannien nicht gestattet.

Einzelheiten über die Aktion der Seeleute- und Hafentarbeitersektionen der ITF zur Bekämpfung der kommunistischen Drohung sind an anderer Stelle in diesem Bericht zu finden.

Internationaler Bund Freier Gewerkschaften

Nach dem Austritt des Britischen Gewerkschaftsbundes, des amerikanischen CIO und des Holländischen Gewerkschaftsbundes aus dem WGB im Januar 1949 folgten auch andere Landesgewerkschaftszentralen ihrem Beispiel. Besprechungen über die Bildung einer neuen Gewerkschaftsinternationale wurden aufgenommen, der nur Landeszentralen angehören, die nicht von den Kommunisten oder anderswie von außen beherrscht werden. Alsdann fand auf Einladung des Britischen Gewerkschaftsbundes am 25. und 26. Juni 1949 in Genf eine Internationale Gewerkschaftskonferenz statt, um die Errichtung einer solchen Internationale vorzubereiten. Vertreter von 37 Landesgewerkschaftszentralen und 12 einer solchen Zentrale nicht angeschlossener Gewerkschaften nahmen daran teil, sowie auch drei Delegierte des Koordinationsausschusses der Internationalen Berufssekretariate, die Kollegen Bølle, Hewitson und Oldenbroek.

Diese Konferenz beauftragte einen Ausschuß mit der Ausarbeitung von Satzungen und eines Programmes für eine neue *„internationale Gewerkschaftsorganisation, die alle freien und demokratischen Gewerkschaftsorganisationen umfaßt und möglichst enge Beratung und Zusammenarbeit mit den Internationalen Berufssekretariaten anstrebt*. Von den 14 Sitzen im vorbereitenden Ausschuß wurde einer den IBS eingeräumt, die Oldenbroek zu ihrem Vertreter bestimmten.

Auf der ersten Tagung des vorbereitenden Ausschusses, die vom 25. bis 29. Juli 1949 in London stattfand, wies Kollege Oldenbroek darauf hin, daß die IBS seit September 1948 eng zusammengearbeitet und im März 1949 einen Koordinationsausschuß gebildet hatten, wie auch, daß sie bereit seien, die neue Internationale zu unterstützen, daß er jedoch nicht in der Lage sei, eine maßgebliche Meinung über die Form der Zusammenarbeit abzugeben, da die IBS in dieser Sache noch nicht befragt worden seien. Er glaube jedoch, daß die Gebiete der Propaganda, der regionalen Organisation und der Vertretung in offiziellen internationalen Organen sich zu solcher Zusammenarbeit eignen. Die Einsetzung eines gemeinsamen beratenden Ausschusses könnte in Erwägung gezogen werden, in dem die IBS durch ihren Koordinationsausschuß vertreten sein könnten. Eine Gegenseitigkeitsvereinbarung könnte getroffen werden, wonach die IBS auf den Sitzungen des Exekutivausschusses, Generalrates und Kongresses der neuen Internationale in beratender Eigenschaft vertreten wären. Die neue Internationale wäre ihrerseits in derselben Eigenschaft auf Sitzungen des Koordinationsausschusses der IBS und allgemeinen Konferenzen der IBS vertreten.

wir waren dabei erfolgreich. Wir werden zurückschlagen. Wir, als die stärkste Organisation, werden nicht in einer Abwehrstellung verharren, sondern, falls nötig, zum Angriff übergehen. Diese Frage steht in den Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute auch auf diesem Kongress zur Erörterung.

Dann haben wir unsere Eisenbahnersektion. Sie haben soeben und auch gestern gehört, wie sehr unserem Kollegen Vercreyde die 40-Stunden-Woche am Herzen liegt. Aber dies ist nicht die einzige Frage, mit der sich die Eisenbahnersektion zu befassen hat. Andere Gebiete, die behandelt werden, betreffen: Hygiene und Komfort in Eisenbahnbüros, Mitbestimmung im Betrieb, Koordinierung von Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde. Die Eisenbahner haben genug Probleme vor sich, um die Beratungen über eine ganze Woche auszudehnen. Ich hoffe, daß die Beschlüsse dieser Sektion einmütig gefaßt, und daß wir von hier weggehen werden in der Entschlossenheit, unsere Ziele zu verwirklichen.

Unser jüngstes Kind ist die Sektion des Personals der Zivilluftfahrt. Unsere Leute im Luftverkehr besaßen bisher keine umfassende Internationale. Viel Zeit ist verloren gegangen und wir müssen den Rückstand aufholen, wenn wir ihnen gleich von Anfang an die Stellung in ihrem Verkehrszweig schaffen wollen, auf die sie Anspruch haben.

Unsere Sektion der Binnenschiffer hat im letzten Jahr eine große Tätigkeit entfaltet. Unter Leitung der IAO fanden Sonderkonferenzen für die Rheinschiffahrt statt. Es wurden Abkommen getroffen, die für die Arbeitnehmer von größter Bedeutung sind. Am Montag tritt eine Konferenz der Regierungen zusammen, die sich weiter damit befassen wird. Die Regierungen der an der Rheinschiffahrt beteiligten Länder treten zusammen, um diese Abkommen, wie wir dachten, in rechtlicher und verfahrensmäßiger Hinsicht zu besprechen, aber wir haben festgestellt, daß die Regierungen nicht allein an diesen Fragen interessiert sind, sondern auch soziale Aspekte zu besprechen beabsichtigen. Wir haben bereits dagegen Einspruch erhoben und wir entsenden einen Delegierten zu dieser Konferenz. Wir hoffen, daß ihm das Wort eingeräumt wird, damit er vor der Konferenz den Standpunkt der ITF darlegen kann.

Unsere Hochseefischer bilden eine Sektion, der wahrscheinlich bisher am wenigsten Aufmerksamkeit in der ITF gewidmet wurde und für die noch viel zu tun übrig bleibt. Wir haben aber bereits die IAO ersucht, Fragen der Hochseefischerei zu besprechen. Eine Zusage steht aber noch aus. Wir verzweifeln jedoch nicht, sondern hoffen, daß wir in sehr naher Zukunft erfolgreicher sein werden, um auch einige der Probleme unserer Hochseefischersektion einer Lösung zuzuführen.

Im Zusammenhang mit der Arbeit der Sektionen bekenne ich mich zu der Meinung, daß der Kongress die Bildung von Sektionsausschüssen für jede einzelne Sektion erwägen sollte, die sich mit den Problemen in der Zeit zwischen Kongressen und Konferenzen befassen. Dies ist in der Seeleutesektion bereits weitgehend geschehen. Ich möchte gern sehen, daß in den anderen Sektionen dasselbe geschieht. Außerst nützliche Arbeit könnte zwischen den Konferenzen bei Einsetzung solcher Ausschüsse geleistet werden, wahrscheinlich nicht nur in bezug auf die Probleme einzelner Sektionen, sondern auch in bezug auf Probleme mehr

Eine weitere Tagung des vorbereitenden Ausschusses am 21. und 22. September beschloß, vom 28. November bis 9. Dezember in London eine Freie Weltgewerkschaftskonferenz und den Gründungskongreß der neuen Internationale abzuhalten und die Internationalen Berufssekretariate einzuladen, Delegierte zu entsenden auf der Grundlage eines Delegierten im Falle eines IBS mit weniger als einer Million Mitgliedern und zweier Delegierter im Falle eines solchen mit mehr als einer Million Mitglieder.

Das Exekutivkomitee der ITF beschloß auf seiner Tagung in London im Oktober 1949 die Einladung anzunehmen. Die Kollegen Becu und Oldenbroek wurden zu Delegierten der ITF bestimmt. Die von Oldenbroek auf der ersten Zusammenkunft des vorbereitenden Ausschusses eingenommene Haltung wurde gutgeheißen.

Das Exekutivkomitee genehmigte auch die Annahme der Kandidatur Oldenbroeks zum Generalsekretär der neuen Internationale, die ihm angeboten worden war.

Auf der Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 8. und 9. November 1949 in Paris, auf die wir uns im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes bezogen haben, hatten die IBS Gelegenheit, sich verlauten zu lassen über die Beziehungen mit der neuen Internationale. Folgende Entschließung wurde angenommen:

„Die Vertreter der Internationalen Berufssekretariate, zusammengetreten auf ihrer Generalversammlung am 8. und 9. November in Paris

haben einen Bericht des Koordinationskomitees der IBS bezüglich der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf am 25. und 26. Juni 1949 und der Sitzungen des vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskomitees, das von der Genfer Konferenz zur Einberufung eines internationalen Kongresses der freien und demokratischen Gewerkschaften der Welt eingesetzt worden war, zur Kenntnis genommen.

Sie pflichten der auf diesen Sitzungen von den Vertretern des Koordinationskomitees eingenommenen Haltung bei.

Sie begrüßen aus ganzem Herzen die Initiative der freien Gewerkschaftszentralen zum Zwecke der Schaffung einer weltumspannenden Organisation, die die in den freien und demokratischen Gewerkschaften der Welt organisierten Arbeiter vereinigen soll.

Sie erklären sich hiermit bereit, dieser neuen Internationale ihre Unterstützung zu verleihen und enge und freundschaftliche Beziehungen mit ihr aufzunehmen.

Sie ermächtigen das Koordinationskomitee der IBS Verhandlungen mit den Exekutiv-Körperschaften im Namen der IBS anzubahnen, um

- a) in dauernde Verbindung mit der neuen Internationale zu treten, unter der Voraussetzung, daß die Autonomie der IBS und ihre unabhängige Arbeitsweise gewahrt bleiben, wie dies durch ihre Verfassung und derzeitigen Tätigkeitsgebiete zum Ausdruck gebracht wird.*

allgemeiner Art und solche Probleme, die zwei oder mehr Sektionen gleichzeitig berühren, um so gemeinsame Konferenzen vorzubereiten, wie sie die Seeleute und Hafenarbeiter bereits zu wiederholten Malen abgehalten haben.

Etwas anderes, das wir versuchen werden zu verbessern, sind die Publikationen der ITF. Ich glaube nicht, daß die Veröffentlichungen der ITF bisher völlig zufriedenstellend waren. Ich bin überzeugt, daß hier etwas unternommen werden kann. Wenn dies nicht bereits geschah, so ist dies ungenügenden finanziellen Mitteln zuzuschreiben. Die Mitgliedsbeiträge wurden auf dem Osloer Kongreß erhöht und sicherlich gehen Sie mit mir darin einig, daß die Zeit noch nicht gekommen ist, um eine weitere Erhöhung vorzuschlagen, auch wenn ich nicht sagen kann, daß das Einkommen der ITF zur Bestreitung aller Auslagen ausreicht. Was ich in diesem Zusammenhang sagen möchte, ist dies: Wenn wir zwischen Kongressen gute Sektionsarbeit leisten wollen, wenn wir wünschen, daß die Sektionen in regelmäßigen Zeitabständen Konferenzen abhalten und die erforderlichen Berichte ausarbeiten und die Vorbereitungsarbeit gründlich geleistet wird, dann müssen wir dafür sorgen, daß das Personal der ITF vergrößert werden kann. Dieselbe Überlegung macht sich geltend in bezug auf die Veröffentlichungen.

Wir brauchen dringend Sektionssekretäre. Angesichts der ausgedehnten Tätigkeit der verschiedenen Sektionen kann nicht länger vom Generalsekretär und vom stellvertretenden Generalsekretär erwartet werden, daß sie neben aller anderen zu leistenden Arbeit noch verschiedene Sektionen betreuen. Auch hat der Umfang der Arbeit in den einzelnen Sektionen zugenommen. Man kann nicht erwarten, daß eine oder zwei Personen je Sektion alle Arbeit allein durchführen. Es ist an der Zeit, daß ihre bisherige Arbeit in vollem Umfange gewürdigt wird. Sie werden alsdann feststellen, daß das Sekretariat mehr Arbeitskräfte benötigt und ich will gleich hinzufügen, daß die Finanzen der ITF einen beträchtlichen Zuwachs nicht gestatten. Ich bin gewiß, daß einige und vielleicht sogar eine ganze Anzahl der anwesenden Delegierten, aber auch die uns angeschlossenen Gewerkschaften sich gelegentlich fragen, wie es möglich ist, bei einem Einkommen von £ 35000 im Jahr alle die Arbeit zu erledigen, die die ITF in Angriff nimmt. Wie gesagt liegt kein Antrag auf Erhöhung der Mitgliedsbeiträge vor, wenigstens nicht seitens des Exekutivkomitees. Aber ich hoffe doch, daß, wenn das Sekretariat an die angeschlossenen Gewerkschaften mit dem Ersuchen um Bereitstellung des Materials und der Werkzeuge herantritt, mit denen die Arbeit besser als bisher geleistet werden kann, oder die nötig sind zur Durchführung einer besonderen Aufgabe, daß, wenn das Sekretariat einen Sonderbeitrag anfordert, unsere Mitgliedsverbände, wie in der Vergangenheit, vielleicht aber in noch größerem Maße, unserem Appell Folge leisten.

Ich habe schon gesagt, daß der Kongreß sich mit einigen Problemen befassen sollte, die seit dem Abschluß der zweijährigen Berichtszeit entstanden sind. Ich dachte dabei an die beiden Boykotte, in die wir gegenwärtig verwickelt sind. Der eine richtet sich gegen Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten, der andere, den wir anfangs dieses Monats auslösten, gegen die Schifffahrt Argentiniens. Die ITF hatte seit ihrer Gründung erst vier internationale Boykotte durchgeführt und nun traten im Laufe weniger Monate zwei weitere hinzu. Diese beiden Boykotte, die wir gleich-

- b) ein Konsultativ-Komitee, bestehend aus Vertretern des Verwaltungsrates der neuen Internationale und des Koordinationskomitees der IBS, zu bilden, das über die gemeinsamen Tätigkeitsgebiete und Interessen der neuen Internationale und der IBS beraten soll.

Sie sind der Ansicht, daß die in Artikel IX des Verfassungsentwurfes der neuen Internationale angeführten Arrangements für eine zureichende Vertretung des Koordinationskomitees der IBS in beratender Eigenschaft, an den Exekutiv-Körperschaften der neuen Internationale und jedes individuellen IBS auf ihren zweijährlichen Kongressen Sorge tragen, wobei eine solche Vertretung wechselseitig erfolgen sollte.“

Auf der Freien Weltgewerkschaftskonferenz, die am 28. November 1949 in London begann, waren fünfzehn Internationale Berufssekretariate vertreten, die ITF durch die Kollegen Becu und Oldenbroek. Am 7. Dezember gründete die Konferenz den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften. Die Sitzung erklärte sich zum ersten Kongreß dieser Organisation und schritt sofort zur Wahl Oldenbroeks zum Generalsekretär.

Artikel IX der Satzungen des Bundes lautet:

Vorkehrungen werden getroffen zur wirkungsvollsten Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bei der Durchführung ihrer Aufgaben.

Der Kongreß nahm überdies folgende EntschlieÙung an:

„Der Kongreß

in dem Glauben, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften vollen Erfolg nur durch ein möglichst enges Verhältnis mit allen freien Gewerkschaftsverbänden haben kann, deren Ziele darauf gerichtet sind, ihren Mitgliedern Freiheit, soziale und wirtschaftliche Gerechtigkeit und allgemeinen Frieden zu sichern,

bestätigt den von der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf ausgesprochenen Wunsch, daß der Internationale Bund Freier Gewerkschaften und die Internationalen Berufssekretariate in möglichst enger Verbindung miteinander stehen und zusammenarbeiten mögen, und begrüßt die zu diesem Zwecke auf der Internationalen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 8. und 9. November in Paris zum Ausdruck gebrachten Gefühle und

ermächtigt den Exekutivausschuß, alsbald mit den Internationalen Berufssekretariaten Besprechungen abzuhalten, um Maßnahmen zu treffen, die eine möglichst wirksame Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage zwischen dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften und den Internationalen Berufssekretariaten sowie Vereinbarungen zwecks gegenseitiger Hilfe auf gewerkschaftlichem Gebiete gewährleisten.“

Diese EntschlieÙung wurde einstimmig angenommen. Wie I. Smets, der sie dem Kongreß im Auftrage des Sitzungsausschusses unterbreitete, erklärte, bedeutete sie „volle Übereinstimmung zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Ausschuß.“

Der Koordinationsausschuß benutzte die Anwesenheit seiner Mitglieder in London, um folgenden Tages, am 8. Dezember, den nächsten Schritt zu beraten. Bei dieser Gelegenheit war Oldenbroek durch Kollegen Trifón

zeitig durchzuführen haben, wurden aus äußerst wichtigen Gründen ausgelöst, aus Gründen, die an die Grundsätze dieser Organisation rühren. Denn hätte die ITF in bezug auf diese zwei Fragen — den Streik der argentinischen Seeleute, der seit 18. Mai zur Verteidigung der gewerkschaftlichen Rechte und der Koalitionsfreiheit geführt wird, und die andere, bei der es um die Existenz der internationalen Gemeinschaft der Seeleute geht — nichts unternommen, ich sage, wenn die ITF nicht getan hätte, was sie getan hat und keinen Boykott dieser Schiffe ausgelöst hätte, dann hätte sie ihre Pflicht nicht erfüllt und die Satzungen unserer großen Internationale verraten. Da ich hier den argentinischen Streik erwähne, möchte ich die Gelegenheit ergreifen, um meiner Dankbarkeit und meiner Hochachtung vor unseren deutschen Freunden, den Seeleuten wie den Hafendarbeitern, Ausdruck zu geben. Es ist ihnen die Aufgabe zugefallen, als erste den Boykott durchzuführen. Ich weiß aus Besprechungen mit ihnen, daß sie stolz sind, diejenigen zu sein, die das Beispiel gegeben haben; denn sie wissen besser als irgend jemand, was es heißt, unter einer Diktatur zu leben und der Freiheit beraubt zu sein. Es ist gerade für dieses Gut, die Freiheit, für das unsere argentinischen Freunde heute im Streik stehen. Unsere deutschen Kollegen waren, wie ich eben sagte, die ersten, die den Boykott auslösten, weil sie als erste vor die Entscheidung gestellt waren. Von den zwei boykottierten Schiffen liegt nun das eine in Cuxhaven, das andere in Hamburg. Die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr ist in den letzten Tagen von allen Seiten, und zwar nicht nur von den Reedern, sondern auch von offiziellen Stellen unter Druck gesetzt worden, und die Sache wurde sogar im Bundestag zur Sprache gebracht. Wissen Sie, daß eine der politischen Parteien in diesem Lande es gewagt hat, im Bundestag vorzuschlagen, daß die Regierung ihren Einfluß bei der betreffenden deutschen Gewerkschaft geltend machen solle, um den Boykott argentinischer Schiffe zu beenden? Soll es in diesem Lande erneut geschehen, daß die Regierung sich in gewerkschaftliche Rechte einmischt und die Freiheit der Gewerkschaften beschneidet?

Ich kann nur hoffen, daß unsere deutschen Freunde auf den Antrag der Freien Demokratischen Partei die rechte Antwort geben. Es ist mir bekannt, daß ähnliche Aufforderungen an andere Regierungen gerichtet worden sind. Ich weiß auch, daß diese Regierungen die Antwort erteilt haben, daß sie die Sache nichts angehe, daß sie mit ihr nichts zu tun hätten, sondern daß sie ganz den Gewerkschaften überlassen bleiben müsse, die den Boykottbeschuß gefaßt hätten.

Der Ausblick in die Zukunft ist düster. Der Friede ist wiederum gestört. Im Fernen Osten ist ein Krieg entbrannt, Tausende Menschen werden wieder getötet, und die Transportarbeiter, vor allem unsere Seeleute, werden wiederum in Mitleidenschaft gezogen. Tausende Transportarbeiter müssen dem Tod wieder ins Angesicht sehen. Ich bin einer von denen, die diese Sache hier zur Sprache bringen würden, wenn ich nicht am Vorstandstisch, sondern unter den Delegierten säße, und ich hoffe, daß es jemand tun wird; denn es ist meine Überzeugung, daß die ITF in dieser Sache einen Beschluß fassen muß, damit unsere Leute wissen, woran sie sich zu halten haben. Wir als ITF haben bei jeder Gelegenheit erklärt, daß unsere Leute, wenn sie sich in einem Angreiferstaat befinden, am Krieg nicht teilnehmen werden. Handelt es sich aber um einen Angriff von außen, dann müssen wir unsere Pflicht erkennen und sie erfüllen. Ich hoffe, daß dieser Kongreß einen entsprechenden Beschluß fassen wird.

Gómez vertreten. Der Ausschuß stimmte der Entschließung des Kongresses zu und beauftragte einen fünfköpfigen Unterausschuß mit den Verhandlungen mit dem IBFG über Gebiete und Verfahren der Zusammenarbeit. Diesem Ausschuß gehörten an: M. Hewitson (Internationale der Fabrikarbeiter), M. C. Bolle (Internationale des Personals der Öffentlichen Dienste), R. Coppock (Internationale der Bau- und Holzarbeiter). W. G. Spiekman (Internationale der Büroangestellten) und O. Becu (ITF).

Internationale Berufssekretariate

Anläßlich des Pariser Zusammentreffens des Exekutivausschusses des WGB mit dem beratenden Ausschuß der IBS am 14. September 1948, und mit den Internationalen Berufssekretariaten selber am 16. September, fand am 15. eine Konferenz der Internationalen Berufssekretariate unter dem Vorsitz Oldenbroeks statt. Anwesend waren Vertreter der Internationalen der Schuh- und Lederarbeiter, Bauarbeiter, Bekleidungsarbeiter, Diamantarbeiter, Fabrikarbeiter, Nahrungsmittel- und Getränkearbeiter, Landarbeiter, Metallarbeiter, Bergarbeiter, Angestellten des öffentlichen Dienstes, der Büro- und technischen Angestellten, Lehrer, Tabakarbeiter und der ITF. Dazu gingen Schreiben der drei Internationalen der Buchdrucker, Lithographen und Buchbinder ein, die der Tagung Erfolg wünschten und die Absicht dieser Organisationen ausdrückten, keine Befehle vom WGB entgegenzunehmen.

Nach Anhören eines Berichtes des beratenden Ausschusses über die Sitzung mit dem Exekutivausschuß des WGB am Vortage wurde eine Entschließung angenommen, in der erklärt wurde:

„Die Konferenz ist der einmütigen Auffassung, daß die Verhandlungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Weltgewerkschaftsbund eindeutig gezeigt haben, daß Zusammenarbeit, wie im Vereinbarungsentwurf vorgesehen, nicht möglich ist.

Wir erklären, daß, unter diesen Umständen und angesichts der Entwicklung im WGB während der vergangenen zwei Jahre den Interessen der Internationalen Berufssekretariate am besten gedient ist durch die Erhaltung ihrer Unabhängigkeit bis zu einem Zeitpunkt, da die Verhandlungen mit einer Gewerkschaftsinternationale wieder aufgenommen werden können, die die Berufssekretariate auf einer für diese annehmbaren Grundlage der Selbständigkeit zusammenschließt.

In dieser Absicht haben die anwesenden Berufssekretariate beschlossen, einen Ausschuß zum Studium des Problems zu bilden.“

Die Tagung befaßte sich auch mit der Möglichkeit der Einrichtung einer ständigen Form der Zusammenarbeit zwischen den IBS, nicht um sich die Aufgaben einer allgemeinen Gewerkschaftsinternationale anzumaßen, sondern einfach um sich mit Angelegenheiten zu befassen, die alle IBS betreffen.

Ein Verbindungsausschuß, der sich aus Vertretern aller IBS zusammensetzte, die ihren Sitz in Großbritannien haben, wurde unter dem Vorsitz des Generalsekretärs der ITF eingesetzt und beauftragt, eine allgemeine Konferenz der IBS einzuberufen. Dieser Ausschuß trat wiederholt zusammen und beschloß anfangs Dezember 1948, die allgemeine Konferenz der IBS vom 8. bis 10. März 1949 in Bournemouth, England, abzuhalten. Ur-

S. Dimitracopoulos (Griechische Eisenbahnergewerkschaft): Im Namen der griechischen Eisenbahnergewerkschaft überbringt Ihnen unsere Delegation die herzlichen Grüße der griechischen Eisenbahner.

Wir schätzen uns glücklich, an den Arbeiten des 21. Kongresses der ITF nach langen Jahren der Abwesenheit, begründet durch eine lange Zeit unregelmäßiger Verhältnisse, teilzunehmen.

Wir sind dem Sekretariat der ITF und Ihrem Exekutivkomitee zu Dank verpflichtet für die Wiederherstellung normaler Beziehungen zwischen unserer Föderation und der ITF nach zwei Jahren der Nachforschungen und des Austausches einer umfangreichen Korrespondenz, gefolgt von einer persönlichen Fühlungnahme 1949 in Brüssel. Die Lage in Griechenland während der letzten paar Jahre war so unregelmäßig und die aus verschiedenen, zum Teil nicht glaubwürdigen Quellen stammenden Auskünfte waren so widersprechend, daß das Sekretariat der ITF viel Mühe aufwenden mußte, um die Wahrheit zu ergründen.

Wir möchten nicht auf die Vergangenheit zurückkommen, aber angesichts der Erklärung unseres verehrten Kollegen J. H. Oldenbroek über die Unterstützung und Hilfe, welche die ITF und der IBFG der freien Gewerkschaftsbewegung in Frankreich und Italien angedeihen lassen, erachten wir es als unsere Pflicht, darauf hinzuweisen, daß die Gewerkschaftsbewegung Griechenlands dieselbe Aufmerksamkeit seitens der ITF und des IBFG nötig hat; denn bei uns ist die Einwirkung kommunistischer Elemente auf die Gewerkschaften von noch größerer Bedeutung, weil sie gelenkt ist von einem durch demokratischen Deckmantel getarnten Kommunismus, der Anweisungen von der Kominform entgegennimmt durch dessen Geheimorgane und durch die Rundfunksender hinter dem Eisernen Vorhang, und der die wirtschaftlichen Schwierigkeiten unseres Landes für seine Zwecke ausbeutet.

Am Tätigkeitsbericht, den das Sekretariat über die Arbeiten der ITF seit dem Osloer Kongreß vorlegt, hat unsere Delegation nichts auszusetzen.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): In erster Linie möchte ich den Generalsekretär zu seiner glänzenden Einführungsansprache zum Bericht beglückwünschen. Wenn wir diese Ansprache gleich zum Beginn der Diskussion gehört hätten, dann wäre mehr Begeisterung unter den Delegierten entstanden, die an der Aussprache über den Tätigkeitsbericht teilnehmen wollten. Ich bin gewiß, daß die Konferenz den Beitrag des Kollegen Becu zur Aussprache zu schätzen weiß. Sie werden alle mit mir einig gehen, wenn ich sage, daß er damit gezeigt hat, daß er das Format der großen Generalsekretäre der ITF besitzt. Ich bin gewiß, daß Omer Becu nach einigen Jahren in ebenso hohem Ansehen bei den Delegierten kommender Kongresse der ITF stehen wird, wie Edo Fimmen und J. H. Oldenbroek.

Nach dieser Bemerkung möchte ich mich dem Bericht zuwenden, der Rechenschaft ablegt über die Arbeit der ITF seit unserem letzten Kongreß. Man kann daraus erkennen, daß die ITF den angeschlossenen Gewerkschaften große Dienste geleistet hat. Bei der Unterbreitung eines solchen Berichtes liegt das Wesentliche darin, daß über die geleistete Arbeit Aufschluß gegeben wird, aber ich glaube, daß es ebenso wichtig ist, darin einen Blick in die Zukunft zu werfen. Ich will nicht Kritik üben, aber ich möchte doch sagen, daß wir erst nach der Ansprache des Kollegen Becu

sprünglich bestand die Absicht, diese Konferenz viel früher zu veranstalten; man wollte jedoch die Verwirrung und die Mißverständnisse vermeiden, die hätten entstehen können, wenn die Konferenz in einem Zeitpunkt stattgefunden hätte, da im WGB die entscheidende Auseinandersetzung stattfand. Einiges Mißverständnis hat sich auch wirklich eingestellt, wenngleich auch nie in den Beziehungen zwischen den Internationalen Berufssekretariaten die Absicht bestanden hat, ja nicht einmal die Rede davon war, sich internationale Rechte der Landesgewerkschaftsbünde anzumaßen.

Der Geschäftsführende Ausschuß der ITF beauftragte die Kollegen Becu, Präsident der ITF, T. Yates, Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses, und J. H. Oldenbroek, Generalsekretär, die ITF auf der Bournemouth-Konferenz zu vertreten. Kollege Yates war alsdann daran verhindert.

Die Aussprache an der Konferenz bewegte sich auf einer hohen Ebene. Alle Beschlüsse waren einstimmig. Folgende EntschlieÙung wurde angenommen:

„Die am 8. und 9. März 1949 in Bournemouth tagenden Internationalen Berufssekretariate beschließen, die auf Grund eines Beschlusses der Pariser Konferenz vom 15. September 1948 in ihrem Namen geführte Tätigkeit fortzusetzen und die Einsetzung eines Koordinationsausschusses zum Zwecke regelmäßiger Besprechungen über Angelegenheiten gemeinsamen Interesses für die Internationalen Berufssekretariate zu empfehlen.

Die Internationalen Berufssekretariate werden eingeladen, diese Empfehlung ihren leitenden Organen im frühest möglichen Zeitpunkt zur Genehmigung vorzulegen.

Die Konferenz beschließt, einen neunköpfigen Ausschuß einzusetzen, der bis zur nächsten Konferenz im Amte bleibt.

Die Konferenz beauftragt den Ausschuß, einen Finanzierungsplan auszuarbeiten.“

In den Koordinationsausschuß der IBS wurden gewählt:

- R. Coppock (Internationale Föderation der Bau- und Holzarbeiter),
- F. Gmur (Internationale Föderation des Post-, Telegraphen- und Telefonpersonals),
- M. Hewitson, M. P. (Internationale Föderation der Fabrikarbeiter),
- K. Ilg (Internationales Metallarbeitersekretariat),
- Frau Anne Loughlin (Internationale Föderation der Bekleidungsarbeiter),
- J. H. Oldenbroek (Internationale Transportarbeiter-Föderation),
- J. Stott (Internationale Föderation der Textilarbeiter),
- J. Young (Internationale Föderation der Handels-, Büro- und technischen Angestellten),
- M. C. Bolle (Internationale Föderation der Verbände des Personals öffentlicher Dienste).

Vorgesehen wurde im weiteren die Zuwahl eines Vertreters der Bergarbeiterinternationale, die sich bisher von organisierten Beziehungen mit anderen Berufssekretariaten ferngehalten hat.

heute früh eine Vorstellung von dem hatten, was die Mitglieder des Generalrates und des Exekutivkomitees von unserer zukünftigen Tätigkeit denken.

Ich habe mit Interesse der ersten Ansprache zugehört, die Kollege Vercruyce von diesem Pult aus gehalten hat. Ich muß dazu folgendes sagen: Wir sind nicht hierhergekommen, um einander zu bewundern, aber auch nicht, um einander zu beschimpfen. Wenn wir geleistete Arbeit besprechen, dann müssen wir dies tun in Kenntnis der wahren Beweggründe, die hinter den Überlegungen des Exekutivkomitees oder der Sektionsausschüsse stecken und erst dann unsere Meinung bilden. Ich weiß, daß unser guter Freund Vercruyce als einer der Veteranen einen Anspruch darauf erheben kann, uns Rat zu erteilen. Aber wenn er im Zusammenhang mit der 40-Stunden-Woche über die reaktionäre Haltung der britischen Vertreter der Transportarbeitergewerkschaften spricht, dann befindet er sich völlig im Unrecht. Im Bericht, und zwar im Abschnitt über die Sektion der Straßen-Transportarbeiter wird klar gesagt, welche Überlegungen notwendigerweise auf die Frage der 40-Stunden-Woche anzuwenden sind. Es heißt dort: „Andererseits anerkennt die Konferenz, daß die durch den Krieg verursachten materiellen Schäden und wirtschaftlichen Störungen eine Lage geschaffen haben, die in manchen Fällen eine sofortige Verbesserung über die Vorkriegsverhältnisse hinaus ausschließt, und daß für einige Jahre von der Arbeiterklasse zum Zwecke des Wiederaufbaues eine besondere Anstrengung erforderlich ist. Wenn die Straßenbahner und Autobusleute ihren Beitrag an diese Anstrengungen leisten wollen, dann müssen sie die Erzielung der 40-Stunden-Woche und einiger ihrer anderen Forderungen aus der Vorkriegszeit in Stufen in Aussicht nehmen.“

Hier sind gerade die Gründe angeführt, welche die britischen Vertreter auf den Konferenzen von Utrecht und Paris zur Abgabe der Erklärung bewogen, daß sie der Idee der sofortigen Anwendung der 40-Stunden-Woche nicht beipflichten können. Wenn Kollege Vercruyce darauf anspielt, daß uns in Großbritannien daran gelegen ist, die kapitalistische Wirtschaftsordnung zu erhalten, dann kann ich nur sagen, daß ihm die Tätigkeit der Arbeiterregierung, die diese in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften während der letzten sechs Jahre ausgeübt hat, völlig unbekannt sein muß. Wir sind nicht daran interessiert, eine kapitalistische Wirtschaftsordnung zu erhalten. Wir verfolgen in hohem Maße eine Verstaatlichungspolitik, ganz besonders in jenen Wirtschaftszweigen, in denen die ITF sich vor allem betätigt — Eisenbahnen, Straßenverkehr, Häfen, Binnenschifffahrt, Zivilluftfahrt und alle übrigen Formen des Transportes. Wir verfolgen eine Politik der Planwirtschaft, einer Planwirtschaft, die an Stelle der alten Verhältnisse treten wird. Sie wird Bedingungen schaffen, unter denen der Lebensstandard unseres Volkes ansteigen wird. Zu dieser Politik gehört notwendigerweise die Entschlossenheit, Vollbeschäftigung zu schaffen und zu erhalten. Ich freue mich, sagen zu können, daß wir bisher bei der Verwirklichung dieser Politik erfolgreich gewesen sind. Damit ist aber gleichzeitig ein Problem entstanden: Die Zahl der Leute, die heute in Großbritannien eine bezahlte Beschäftigung ausüben, ist größer als je zuvor in der Geschichte unseres Landes. Die Vollbeschäftigung erfaßt 22 Millionen Menschen. Die Arbeitslosigkeit ist auf weniger als 400 000 gesunken. Im Transport und Verkehr leiden wir Mangel an Arbeitskräften. Wir sahen uns zu einer Maßnahme gezwungen, die wir nicht gern

Das Koordinationskomitee trat unmittelbar nach der Konferenz, am 10. März, zusammen, und wählte Mark Hewitson, M. P., zum Vorsitzenden und M. C. Bolle zum Sekretär.

Im Zusammenhang mit dem Beschluß der Rumpforganisation des WGB über die Errichtung von Berufsabteilungen nahm die Konferenz in Bournemouth folgende EntschlieÙung an:

„Die am 8., 9. und 10. März 1949 in Bournemouth tagende Konferenz der Internationalen Berufssekretariate hat von einem Schreiben des Weltgewerkschaftsbundes über die Bildung von Berufsabteilungen im Weltgewerkschaftsbund Kenntnis genommen, das allen Internationalen Berufssekretariaten zugestellt worden ist, und empfiehlt den Internationalen Berufssekretariaten, sich an den in Paris am 15. September 1948 gefaÙten gemeinsamen Beschluß der Internationalen Berufssekretariate zu halten und ihren Mitgliedsverbänden von der Teilnahme an Konferenzen des Weltgewerkschaftsbundes abzuraten.“

Das Exekutivkomitee stimmte auf seiner Tagung am 11. und 12. Mai 1949 in Antwerpen den Beschlüssen der Konferenz zu und beschloÙ, zu den Auslagen des Koordinationsausschusses einen jährlichen Beitrag von £ 250 bis £ 300 zu leisten. Der tatsächliche Beitrag der ITF für das erste Jahr betrug £ 250.

Der KoordinationsausschuÙ hielt im Jahre 1949 drei weitere Sitzungen ab, nämlich am 15. Juli, 31. August und 8. Dezember. Auf den ersten beiden Sitzungen wurden besprochen: die Beziehungen zur neuen Gewerkschaftsinternationale; die Beziehungen zum gewerkschaftlichen ERP-BeratungsausschuÙ; die Zahlung von Mitgliederbeiträgen durch den IBS angeschlossene deutsche Gewerkschaften; ein Bericht über die Verhandlungen mit dem WGB, Gewinnung neuer Mitglieder unter besonderer Bezugnahme auf die USA, die Industrieausschüsse des IAA. J. H. Oldenbroek wurde beauftragt, die IBS auf der vorbereitenden Internationalen Gewerkschaftskonferenz in Genf am 25. und 26. Juni 1949 zu vertreten, mit M. C. Bolle als Ratgeber. M. Hewitson, M. C. Bolle und J. H. Oldenbroek wurden beauftragt, den KoordinationsausschuÙ auf Tagungen und Konferenzen des gewerkschaftlichen ERP-Beratungsausschusses zu vertreten. Die dritte Zusammenkunft fand anläÙlich des Kongresses des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften statt. Einzelheiten über seine Entschlüsse können dem vorhergehenden Abschnitt dieses Berichtes entnommen werden.

Eine Konferenz der IBS fand in Paris am 8. und 9. November 1949 statt. Die ITF war vertreten durch die Kollegen Gómez, Oldenbroek und Becu. Besprochen wurden: Beziehungen zum gewerkschaftlichen ERP-BeratungsausschuÙ (R. Coppock wurde als weiterer Vertreter der IBS auf Tagungen dieses Organs bestimmt); Probleme im Zusammenhang mit den Industrieausschüssen des IAA, worüber der Sekretär des Koordinationsausschusses beauftragt wurde, einen Bericht auszuarbeiten; Wege zur Hilfeleistung an die Force-Ouvrière-Gewerkschaften in Frankreich; Wege der Erzielung neuer Anschlüsse an die IBS, worüber der KoordinationsausschuÙ beauftragt wurde, einen Plan auszuarbeiten; Beziehungen zur neuen, im Entstehen begriffenen Gewerkschaftsinternationale. In bezug auf diesen letzteren Punkt wurde eine EntschlieÙung angenommen, die im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes enthalten ist. Dort sind auch Einzelheiten über die Tätigkeit der IBS im Zusammenhang mit der Gründung der neuen Internationale aufgeführt.

ergriffen haben und der sich unsere Leute widersetzen, es sei denn, es bestehe eine zwingende Notwendigkeit, nämlich die Beschäftigung von weiblichen Arbeitskräften im Verkehr und Transport. Schon während des Krieges haben unsere Frauen mitgeholfen. Damals gelang es uns, den Grundsatz „gleiche Arbeit — gleicher Lohn“ zu verwirklichen, aber nun glauben wir, und einige nicht unbeträchtliche Gruppen unserer Mitglieder pflichten dieser Auffassung bei, daß die Frauen weitgehend zum Haushalt zurückkehren sollten. Wir sind nicht der Meinung — wenn wir uns auch zum Grundsatz „gleiche Arbeit — gleicher Lohn“ bekennen —, wir sind nicht der Meinung — zu der sich einige der slawischen Staaten Europas bekennen — daß die Frau ein zusätzlicher Brotverdiener sein soll. Wir bekennen uns, soweit dies mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen vereinbar ist, zu der Schaffung eines Zustandes, der dem Manne ein Einkommen bietet, das ausreicht zum Unterhalt von Frau und Familie auf einem angemessenen Niveau. Wenn Sie darin mit uns einig gehen, dann möchte ich dem Kollegen Vercrucy sagen, daß es völlig lächerlich ist, zu behaupten, daß die Arbeitswoche auf 40 Stunden verkürzt werden kann. In Großbritannien haben wir die Arbeitszeit seit Kriegsende verkürzt. Vielleicht war dies ein Fehler, denn wir mußten in der Folge Überstunden leisten, um die Arbeit, die unserer Nation zufällt, zu erledigen. Die Zahl der wöchentlichen Arbeitsstunden haben wir von 48 auf 44 Stunden herabgesetzt. Im Personenverkehr liegt die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit sogar weitgehend unter 42 Stunden. Weiterzuschreiten über das bisher Erreichte hinaus und eine Politik lediglich um ihrer selbst willen zu verfolgen, wäre nicht realistisch. In manchen der Länder, die die 40-Stunden-Woche eingeführt haben, besteht eine Neigung, die wöchentliche Arbeitszeit um mindestens acht Überstunden zu entsprechenden Lohnsätzen zu verlängern. Wir sind nicht der Auffassung, daß es nötig sein sollte, für höhere Löhne dadurch zu sorgen, daß Gelegenheit zur Leistung von Überzeit zu höheren Lohnsätzen geschaffen wird.

Ich weiß genau, daß in Belgien wie auch in anderen Ländern des europäischen Kontinentes Arbeitslosigkeit herrscht aus Gründen, die es in Großbritannien nicht gibt. Es steht mir nicht zu, hier Vergleiche anzustellen oder Belgien zu kritisieren. Aber ich möchte doch mit allem Respekt erklären, daß die in Belgien herrschende Arbeitslosigkeit auf die Tatsache zurückzuführen ist, daß man den Grundsatz der Planung verließ und zur freien Wirtschaft zurückkehrte.

Nun will ich noch etwas sagen über die zukünftige Arbeit der ITF, und zwar in bezug auf den Nachwuchs und die Gewinnung junger Mitarbeiter. Ich weiß, daß die Gewerkschaften des Transportes in Deutschland wie auch in anderen Ländern beträchtliche Schwierigkeiten vorfinden, wenn es darum geht, junge Leute zum ersten Male einzugliedern. Es gibt viele Leute, die sich kaum um das kümmern, was die gewerkschaftliche Organisation vollbracht hat und welches ihre Zukunftsziele sind. Ich möchte die ITF auffordern, dieser Sache besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Ich denke dabei nicht an den europäischen Kontinent allein, sondern auch an Großbritannien, obwohl sich das Problem bei uns etwas anders stellt. Die Schwierigkeit liegt in unserem Fall nicht bei der Gewinnung der Arbeiter für die Gewerkschaft, sondern darin, ein aktives und aufgeschlossenes Interesse an den Gewerkschaften zu erwecken. Ich habe wahrscheinlich mehr Erfahrung als die meisten von Ihnen, was sogenannte „wilde Streiks“ anbetrifft, die wir in unseren Gewerkschaften „inoffizielle“ Streiks nen-

Internationale Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine

(International Mercantile Marine Officers' Association — IMMOA)

Unsere Beziehungen mit der IMMOA — die, wie man sich erinnert, im Jahre 1946 beschloß, ihre internationale Tätigkeit als Gewerkschaftsorganisation einzustellen und ihren Mitgliedsorganisationen den Beitritt zur ITF zu empfehlen — sind weiterhin ausgezeichnet. Auf ihrem zwölften Kongreß, der vom 21. bis 23. Juni 1948 in Stockholm stattfand, waren wir durch S. Christiansson vertreten. Der Kongreß befaßte sich zur Hauptsache mit der Änderung der Satzungen, um gewerkschaftliche Aufgaben aus ihrem Tätigkeitsbereich auszuschließen, eine Folge ihrer Vereinbarung mit der ITF.

Die neu gewählten Funktionäre der IMMOA — durchweg alte Freunde von uns — sind: Präsident *P. de Vries* (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine); Vizepräsidenten: *A. Soere* (Schwedischer Maschinistenverband) und *W. H. Coombs* (Verband der Offiziere der Britischen Handelsmarine); 1. Sekretär: *D. S. Tennant* (Britischer Navigatoren- und Maschinistenverband); 2. Sekretär: *O. Becu* (Sektion der Offiziere der Handelsmarine des Belgischen Transportarbeiterverbandes).

Internationale Föderation der Flugzeugführerverbände

(International Federation of Air Line Pilots' Associations — IFALPA)

Die IFALPA ist eine verhältnismäßig junge Organisation in der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Sie wurde im April 1948 gegründet und hat rund 9000 Mitglieder, wovon rund 6000 der United States Air Line Pilots' Association (Amerikanischer Verband der Flugzeugführer der Luftverkehrsgesellschaften), die auch der ITF angeschlossen ist, angehören. Der Mitgliederbeitrag der IFALPA beläuft sich auf etwa sechs Shilling je Mitglied im Jahr und ist damit mehr als zwanzigmal so hoch wie der der ITF.

Wir stehen mit IFALPA auf sehr freundschaftlichem Fuß und haben gegenseitige Vertretung auf Konferenzen und Kongressen unserer beiden Organisationen vereinbart. D. Follows, der Sekretär der IFALPA, nahm an unserem Osloer Kongreß im Juli 1948 und an unserer Internationalen Zivilluftfahrtskonferenz vom 15. bis 17. Oktober 1949 in Paris teil. Die Kollegen Strauß, Tennant und Soere nahmen an Konferenzen der IFALPA in Paris am 20. September 1948, bzw. Dublin vom 4. bis 7. April 1949 und Kopenhagen vom 10. bis 13. Oktober 1949 teil.

nen. Manche Leute und Organisationen haben versucht, durch geduldige Nachforschungen die tiefere Ursache dieser Störungen zu entdecken. Meine Auffassung ist die: In erster Linie sind diese Störungen dem raschen Wechsel in der Welt von heute zuzuschreiben, einer Unruhe, hervorgerufen durch die Art der Erfahrung, der wir zweimal in unserer Lebenszeit unterworfen waren. Ich meine die beiden Weltkriege. Darüber hinaus müssen wir uns aber vor Augen halten, daß in der Welt von heute die jungen Leute oft nur für sehr kurze Zeit ins Erwerbsleben eintreten, wonach sie zum Militärdienst aufgeboten werden. In diesen frühen Jahren, in denen sie am bildungsfähigsten sind, haben diese Leute nicht die Möglichkeit, mit gewerkschaftlichen Erfahrungen vertraut zu werden und ihren regelnden Einfluß zu verspüren. Wenn sie dann nach der Erfüllung der Dienstpflicht, sei es nun in der Kriegszeit oder nachher, an den Arbeitsplatz zurückkehren, dann stellen wir fest, daß Oberflächlichkeit und Ungewißheit von ihrem Geist Besitz ergriffen haben und daß sie einfach nicht wissen, wo sie Anker werfen wollen. Darin liegt meines Erachtens eines der größten Probleme, dem die Gewerkschaften heute gegenüberstehen. Ich glaube, daß, je mehr wir uns überlegen, welche Art von Tätigkeit wir entfalten müssen, um unseren Leuten Zweck und Ziele der Gewerkschaftsbewegung näherzubringen, wir um so besser fähig sein werden, einige der uns gestellten Probleme zu lösen.

Die Sektionstätigkeit in der ITF ist äußerst bemerkenswert. Beträchtliche Arbeit ist geleistet worden in bezug auf die Seeleute wie auch in anderen Sektionen. Es freut mich, daß heute früh Kollege Becu die Auffassung vertrat, daß eine Regelung im Rahmen der Satzungen der ITF erforderlich ist, um den Sektionen ein Maß an Selbständigkeit einzuräumen, das sie in die Lage versetzt, wirksame Arbeit zu leisten. Ein anderer Aspekt desselben Problems ist der: Die IAO und ihre Industrie-Ausschüsse wurden genannt. Indem die IAO Organe geschaffen hat zur Behandlung besonderer Arbeitsfragen, hat sie den Weg aufgezeichnet, der zur Beantwortung mancher der uns gestellten Fragen führt. Nun, da die Organe zur Besprechung dieser Angelegenheiten geschaffen sind, haben wir die Verantwortung, unser Äußerstes zu tun, um die Arbeit voranzutreiben, die erforderlichen Auskünfte zusammenzutragen und besonders innerhalb der ITF Gelegenheiten zu schaffen, die uns vollen Anteil an der Arbeit dieser Ausschüsse ermöglichen.

Es bietet sich uns eine hervorragende Gelegenheit. Wir dürfen heute mit Stolz feststellen, daß das hohe Ansehen, das die ITF seit langen Jahren in internationalen Kreisen genießt, weiter im Ansteigen begriffen ist. Unsere Fortschritte sind bemerkenswert. Dieser Kongreß ist ein weiterer Meilenstein auf unserem Wege und ich bin gewiß, daß, wenn die angeschlossenen Organisationen in dem Geiste handeln, von dem die Ansprache des Kollegen Becu getragen war, wir nicht fehlgehen können.

Später in der Diskussion wird sich Gelegenheit bieten, auf unsere Beziehungen zu sprechen zu kommen, und auf unsere Rolle bei der Gründung des IBFG. Später werden wir auch über die Aktion sprechen, die wir zur Bekämpfung der kommunistischen Umtriebe zu führen haben. Geben wir uns keiner Täuschung hin: Dieser Kampf wird schwierig sein. Ich persönlich bin nie der Täuschung erlegen. Als ich vor zwei Jahren in Oslo zu Ihnen sprach, wußte ich, daß Sie glaubten, ich befände mich im Unrecht. Ich glaube ohne Eigenlob sagen zu dürfen, daß das, was sich damals in meinen Gedanken abspielte, uns in die Lage versetzte, im gegebenen Zeit-

VII. Beziehungen mit offiziellen internationalen Organisationen

Internationale Arbeitsorganisation

Internationale Arbeitskonferenzen

Die Session des Jahres 1948 der Internationalen Arbeitskonferenz beschloß, daß die Beziehungen zwischen der IAO und nichtstaatlichen internationalen Organisationen in Zukunft durch die Richtlinien geregelt werden sollen, die für ähnliche Zwecke vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen angenommen worden waren. Die IAO hat demnach die internationalen Organisationen in zwei Gruppen eingeteilt: Organisationen „mit beträchtlichem Interesse an einer ganzen Reihe von Tätigkeitsgebieten der IAO“ und Organisationen „mit Interesse an einem bestimmten Sektor der Arbeit der IAO“.

Organisationen der ersten Kategorie — die den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, den Weltgewerkschaftsbund, den Internationalen christlichen Gewerkschaftsbund und den Interamerikanischen Gewerkschaftsbund (CIT) umfaßt — haben Vereinbarungen getroffen für ihre Vertretung in der Internationalen Arbeitskonferenz und ihren Ausschüssen, wo sie — unter Zustimmung des Präsidenten und der Vizepräsidenten der Konferenz, oder der Ausschüsse selber — Erklärungen abgeben oder zirkulieren dürfen. Sie können auch zu bestimmten Sitzungen des Verwaltungsrates der IAA oder seiner Ausschüsse eingeladen werden, und dürfen an Regionalkonferenzen und Sitzungen von Industrie- und Beratungsausschüssen, die vom Verwaltungsrat eingesetzt worden sind, teilnehmen.

Organisationen der zweiten Kategorie — zu denen die ITF gehört — stehen ähnliche Möglichkeiten offen. Sie haben jedoch einen anderen Status und ihre Anwesenheit ist auf „die Besprechung von sie interessierenden Angelegenheiten“ beschränkt, wozu in jedem einzelnen Fall eine Einladung des Verwaltungsrates erforderlich ist. Werden sie eingeladen, so haben sie, wie die Organisationen der ersten Gruppe, das Recht, Erklärungen abzugeben oder zu zirkulieren.

Die neuen Richtlinien ändern an der früheren Übung, was die ITF betrifft, nichts; der Unterschied liegt im permanenten Status, der den allgemeinen internationalen Gewerkschaftsorganisationen eingeräumt wird. Sogar im Falle von Seefahrtssessionen der Internationalen Arbeitskonferenz sind der IBFG, der WGB, die christliche Internationale und die CIT ohne weiteres zugelassen, während die ITF, obschon in direkterer Weise betroffen, durch besonderen Beschluß des Verwaltungsrates eingeladen werden muß.

Die Session des Jahres 1949 der Internationalen Arbeitskonferenz war für die ITF von besonderem Interesse, da sie sich mit der Revision mehrerer der im Juni 1946 in Seattle angenommenen Seefahrts-Übereinkommen befaßte. Obwohl es nicht üblich ist, Seefahrtsangelegenheiten auf allgemeinen Sessionen der Konferenz zu besprechen, wurde in diesem Fall eine Ausnahme gemacht, weil die Revision nur ein paar kleine Punkte der Übereinkommen betraf und das normale Verfahren eine beträchtliche Verzögerung bedeutet hätte.

punkt die Schritte zu unternehmen, die zur Errichtung der Organisation geführt haben, die, dessen bin ich gewiß, die bedeutendste internationale Gewerkschaftsorganisation werden kann und werden wird, die die Gewerkschaften der Welt je besessen haben.

A. Kummernuß (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Ich habe nicht die Absicht, an dem vorliegenden Bericht Kritik zu üben. Mir hat aber etwas an dem Bericht gefehlt, und ich freue mich außerordentlich, daß Kollege Deakin dieselbe Frage angesprochen hat, die ich anzusprechen beabsichtige. Es ist die Frage des Nachwuchses und die Frage der Jugend in den Gewerkschaftsbewegungen. Ich weiß, daß die Frage des Nachwuchses und die Frage der Jugend zunächst eine Angelegenheit der einzelnen Nationen selbst ist. Ich bin immer erfreut gewesen, wenn ich in Skandinavien gewesen bin und in Schweden, in Dänemark und in Norwegen gesehen habe, welche vorbildliche Arbeit in der Frage der Jugend dort geleistet wird.

Wenn wir daran denken, wie Kollege Deakin ganz richtig sagte, daß wir zwei Kriege hinter uns haben und sehen, daß es immer noch Menschen und Bewegungen gibt, die glauben, daß ihre Probleme nur durch Kriege gelöst werden können, dann sollten wir in der internationalen Gewerkschaftsbewegung Vorsorge dadurch treffen, daß wir zunächst den Versuch unternehmen, unsere jungen Menschen zusammenzubringen. Diese sollen wissen und müssen erfahren und kennenlernen, was Pflicht bedeutet. Sie müssen und sollten besonders bei uns in Deutschland und in den übrigen Ländern, wo die Verheerungen des letzten Krieges besonders stark gewesen sind — herangeführt werden nicht nur an die Dinge, sondern sie sollten auch an die Menschen herangebracht werden. Wenn wir uns grundsätzlich über die Frage und über das Problem im klaren sind, sollten wir uns mit dem Problem der Ausführung beschäftigen. Ich bin der Meinung, daß es nicht genügt, für die Jugend Sommerlager in den einzelnen Ländern abzuhalten. Wir sollten uns ernsthaft die Frage vorlegen, ob es möglich ist, aus den einzelnen Ländern Jugend-Delegationen zusammenzustellen, die sich auf zwei oder drei Monate wechselseitig besuchen, um in den einzelnen Ländern die Probleme und Menschen kennenzulernen.

Ich bin der Überzeugung, daß wir bei unserem Kampf für Frieden und Freiheit und Demokratie die Jugend in dieser bisher noch nicht gekannten Form zusammenbringen müssen, um bei kommenden Explosionen unsere Jugend in vorderster Front für den Kampf um den Frieden zu finden.

Ich bin überzeugt davon, daß — wie bisher alle Probleme, die in der ITF angepackt wurden — auch das Problem der Jugend einer Erledigung zugeführt werden wird, wie es das hohe Ziel des Friedens und der Demokratie nun einmal erfordert.

Darüber hinaus, Herr Präsident, werden Sie mir gestatten, kurz das Problem anzusprechen, das der Kollege Becu in seinem Bericht heute morgen streifte, und zwar die Frage des argentinischen Boykotts. Ich halte es doch für richtig, den Kongreß einmal über die Dinge zu unterrichten, wie sie sich hier in Deutschland abgespielt haben, um auch aus diesen Dingen die erforderliche Konsequenz für unsere kämpfenden Brüder in Argentinien zu finden. Nachdem die Exekutive der ITF aus Anlaß des Streikes unserer Kollegen Seeleute in Argentinien zu dem Boykottbeschuß gekommen war und uns wie allen übrigen Ländern dieser Boykott-

Die Seeleute hatten im voraus erklärt, daß sie nicht gewillt waren, an den Grundsätzen der Seattle-Übereinkommen Abstriche vorzunehmen, jedoch bereit waren, einige Schwierigkeiten praktischer und technischer Natur zu prüfen, die sich aus der Prüfung der Seattle-Texte ergeben hatten. Die Berechtigung der gewünschten Änderungen wurde von einem Unterausschuß des Paritätischen Seefahrtsausschusses geprüft. Die allgemeine Konferenz beschränkte sich hernach darauf, die Empfehlungen dieses Organs anzunehmen.

Damit wurden kleinere Änderungen an drei der Übereinkommen (Bezahlter Urlaub; Unterkunft an Bord; Heuern, Arbeitszeit und Bemannung) vorgenommen. Lediglich in einem wesentlichen Punkt hatte es die Gruppe der Seeleutevertreter für ratsam gehalten, eine Konzession zu machen, um lange Auseinandersetzungen zu vermeiden und die Ratifizierung des betreffenden Übereinkommens zu erleichtern. Die Bestimmung bezüglich der Zahlung einer Unterhaltszulage während des Urlaubs wurde in eine nicht zwingende Bestimmung umgewandelt.

Trotz systematischer Opposition der Reeder wurden die Beschlüsse mit großen Mehrheiten gefaßt, und wir sind nun wiederum voller Hoffnung auf eine rasche Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen.

Paritätische Seefahrtskommission des IAA (Joint Maritime Commission — JMC)

Die 15. ordentliche Session des Paritätischen Seefahrtsausschusses fand am 26. November 1948 in Genf statt. Sie war von kurzer Dauer und in der Hauptsache administrativen Angelegenheiten gewidmet, einschließlich der Revision der Geschäftsordnung der JMC und die Herausgabe eines Handbuchs über Seeleutewohlfahrt. Die Versammlung hatte vor sich den Entwurf eines Abkommens über die Beziehungen zwischen der IAO und der Zwischenstaatlichen beratenden Schifffahrtsorganisation (International Maritime Consultative Organization — IMCO), das gegenseitige Teilnahme an Tagungen gemeinsamen Interesses vorsah. Es wurde beschlossen, dem Verwaltungsrat des IAA zu empfehlen, das Bedürfnis einer Vertretung der JMC auf Tagungen der IMCO zu erwägen.

Die JMC wurde jedoch nicht nur einberufen, um diese geringfügigen Punkte zu behandeln. Die wichtigere Tagesordnung war die des JMC-Unterausschusses über Ratifizierungen, der daran anschließend, vom 29. November bis 3. Dezember 1948, tagte. Die JMC ist ein Organ, dem nur Vertreter der Seeleute und der Reeder angehören. Die Gruppe der Seeleutevertreter, die unzufrieden war über den Fortschritt der Ratifizierungen der Seattle-Übereinkommen, hatte während der 14. Session der JMC, die im Dezember 1947 stattfand, erreicht, daß der Verwaltungsrat des IAA ersucht wurde, eine Konferenz der Mitglieder der JMC unter Teilnahme von Regierungsvertretern aller seefahrt-treibenden Länder irgendetwelcher Bedeutung einzuberufen. In der Zwischenzeit sollten die Regierungen aufgefordert werden, dem IAA Bericht darüber zu erstatten, was sie zur Durchführung der Übereinkommen getan hatten, und welche Hindernisse der Ratifizierung im Wege standen. Verfahrensfragen standen der Einberufung einer solchen Konferenz im Wege; sie wurden jedoch überwunden, indem diese Konferenz in eine Tagung des Unterausschusses über Ratifizierungen umgewandelt wurde, in welchem Regierungsvertreter hinzugewählt werden

beschluß mitgeteilt wurde, haben wir als deutsche Organisation sofort unsere Hafenstädte davon verständigt, daß, wenn ein argentinisches Schiff in diesen Häfen aufkreuzt, diese Schiffe nicht bearbeitet werden dürfen. Wir waren allerdings der Auffassung, daß bei der geringen Anzahl von argentinischen Dampfern Deutschland vielleicht zunächst einmal außerhalb bleiben würde. Wir mußten dann sehr schnell feststellen, daß die Häfen Bremen und Hamburg zwei der ersten Häfen gewesen sind, die hier in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die Reeder in Deutschland begannen dann einen Sturm auf unsere Kollegen und auch auf unsere Organisation und machten sie darauf aufmerksam, daß es sich nur um einen oder zwei Dampfer handeln könnte, und wir sollten die Arbeit freigeben. Das ist selbstverständlich abgelehnt worden. Hinter den Reedern kamen dann die deutschen Kaufleute vor allem der Metallindustrie, der Automobil- und Drahtwarenindustrie, und was weiß ich, was alles in diesen Häfen zum Export bereit gelegen hatte. Sie schrieben mir hier nach Stuttgart. Ich glaube, es sind ungefähr 30 Briefe, die ich jetzt bekommen habe, und in denen mitgeteilt wurde, daß wir als deutsche Organisation für die Schäden, die durch den Nichttransport dieser Waren entstehen würden, verantwortlich und haftbar gemacht werden sollten. Dabei handelt es sich um Summen von weit über eine Million hinaus.

Bedauerlicherweise ist sowohl bei den deutschen Reedern wie auch bei der deutschen Industrie in ihrer Begründung immer wieder hervorgehoben worden, daß in anderen Ländern die argentinischen Dampfer bearbeitet würden, während wir in Deutschland die einzigen seien, die sich weigerten, die Dampfer zu bearbeiten. Wir haben uns, wie Sie verstehen werden, um diese Argumente nicht gekümmert. Wir haben darauf verwiesen, daß ein Beschluß der ITF vorliege und daß wir als angeschlossene Organisation die Verpflichtung haben, die dort gefaßten Beschlüsse restlos zur Durchführung zu bringen.

Nachdem sich dann auch die argentinische Regierung durch ihren Konsul in Deutschland eingemischt und einen Versuch unternommen hatte, uns zur Bearbeitung ihrer Schiffe zu veranlassen, sind dann auch in Deutschland die politischen Parteien auf dem Plan erschienen, um sich mit dem Boykott argentinischer Dampfer zu beschäftigen.

Am gestrigen Tage ist, wie Kollege Becu bereits sagte, in unserm Bonner Parlament eine Anfrage der Freien Demokratischen Partei eingegangen, was die Regierung zu tun gedenke, um den Streik der deutschen Hafentarbeiter zu verbieten. Sehr interessant ist dabei, daß ausgerechnet die politische Partei, zu der unser Bundespräsident, Herr Professor Dr. Heuss gehört, es ist, daß es dieser Partei vorbehalten geblieben ist, im Parlament diese Anfrage zu stellen und zu dokumentieren, daß sie gewillt ist, das Koalitionsrecht der deutschen Gewerkschaften wieder zu zerschlagen. Auf diese Anfrage hat auch unser Arbeitsminister geantwortet, der die klare Erklärung abgegeben hat, daß dieser Streik nicht zu verbieten sei.

Für den Streik der deutschen Hafentarbeiter hat sich im Bonner Bundesparlament, soweit ich aus einem kurzen Telegramm von heute morgen ersehen konnte, gestern nur die Sozialdemokratische Partei ausgesprochen, die sich somit hinter den Streik der Hafentarbeiter stellt.

Und nun, Herr Präsident und verehrte Kollegen, ganz kurz unseren Standpunkt als deutsche Organisation zu dem Streik der argentinischen Seeleute:

können. 20 der eingeladenen 27 Regierungen hatten eine Vertretung gesandt und das Ersuchen des IAA um Auskünfte beantwortet. Neun weitere, die nicht zur Teilnahme an der Tagung eingeladen worden waren, hatten ebenfalls Auskünfte über ihre Lage in bezug auf die Ratifizierung der Übereinkommen geliefert.

Der kanadische Regierungsvertreter, M. C. Phelan, führte den Vorsitz. J. Tudehope (Australien) wurde auf Nominierung durch die Gruppe der Seeleutevertreter zu einem der Vizevorsitzenden gewählt. Die Gruppe selber wählte Tom Yates (Großbritannien) und J. H. Oldenbroek (Niederlande) zu ihrem Vorsitzenden bzw. Sekretär. Diese beiden bildeten zusammen mit Tudehope die Seeleutegruppe in der Konferenzleitung.

Vom Gesichtspunkt der Seeleute aus besteht kein Zweifel, daß diese dreigliedrige Konferenz das Bestehen auf ihrer Einberufung vollauf gerechtfertigt hat, und es gibt gute Gründe zur Annahme, daß die betreffenden Regierungen ebenfalls befriedigt waren. Alle ihre Ratifikations-schwierigkeiten wurden ausführlich besprochen. Man fand heraus, daß einige dieser Schwierigkeiten auf Mißverständnissen beruhten. In anderen Fällen wurden die Einwände nach der Aussprache zurückgezogen. Damit blieben nur noch wenige Punkte, bei denen es die Seeleute — im Interesse rascher Ratifizierung, um sie besser durchführbar zu machen, oder aber im Geiste eines vernünftigen Kompromisses — vorzogen, der Revision zuzustimmen.

Die Reeder versuchten Zeit zu gewinnen — die Ratifizierung der wichtigsten Übereinkommen zu verzögern und sie zu verwässern. Sie versuchten sogar, ein Einverständnis über die Einberufung einer weiteren Internationalen Seefahrtskonferenz zu erzielen, der natürlich eine vorbereitende Konferenz vorausgegangen wäre, an der Regierungen, Reeder und Seeleutevertreter die ihnen passend scheinenden Änderungsanträge hätten stellen können. Die Regierungs- und Seeleutevertreter waren diesem Plan jedoch abgeneigt, und schließlich wurde ein Vorschlag aller Regierungsvertreter angenommen — wobei nur die Reeder dagegen stimmten — der den Verwaltungsrat des IAA ersuchte, die Frage der Revision der Übereinkommen über Unterkunft an Bord und Heuern, Arbeitszeit und Bemannung auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 1949 zu setzen. Der Verwaltungsrat trat unmittelbar nach der dreigliedrigen Konferenz zusammen und stimmte dem Ersuchen zu. Die Ergebnisse der Konferenz vom Juni 1949 sind im vorausgehenden Abschnitt dieses Berichtes erwähnt.

Binnenverkehrsausschuß der IAO

Der Binnenverkehrsausschuß der IAO tagte in Brüssel vom 18. bis 27. Mai 1949. Die meisten der Arbeitgebervertreter gehörten Gewerkschaften an, die der ITF angeschlossen sind oder mit ihr freundschaftliche Beziehungen unterhalten. Auch einige kommunistische Delegierte waren anwesend, doch konnten sie nicht verhindern, daß Garcias, ein Beobachter des WGB, von den Sitzungen der Arbeitgebergruppe ausgeschlossen wurde. Die beiden Sekretäre der ITF nahmen in zweifacher Eigenschaft teil, nämlich als Beobachter für die ITF und als technische Berater der Arbeitnehmerdelegierten von Holland und Belgien.

Interessante und ergebnisreiche Besprechungen über Hafendarstellungsprobleme, die Beschäftigung Jugendlicher in der Binnenschifffahrt und

Zunächst ist die Frage für uns eine rein gewerkschaftliche Frage. Wenn in einem Lande ein Streik ausbricht, und der Streik ist von den dortigen Kollegen allein nicht zu führen und wir werden um Hilfe gebeten, dann werden wir grundsätzlich immer unsere Hilfe gewähren.

Zum Zweiten ist dieser Streik eine politische Angelegenheit. Er ist darum eine politische Angelegenheit, weil in Argentinien der Faschismus herrscht, wie er zwölf Jahre in Deutschland geherrscht hat, und wenn in einem Lande, wo der Faschismus herrscht, nun eine Bewegung ausgelöst wird, dann rechnen wir als deutsche Kollegen es uns als Ehre an, daß wir die ersten sind und in vorderster Front zur Unterstützung dieses Kampfes stehen.

Der Vorsitzende: Ich möchte auch von meiner Stelle aus der deutschen Organisation und den deutschen Hafenarbeitern für ihre Haltung in dieser Auseinandersetzung den besten Dank aussprechen.

Th. Smeding (Holländischer Transportarbeiterverband): Namens des holländischen Transportarbeiterverbandes danke ich der Exekutive und dem Sekretariat der ITF für die auf so vielen Gebieten geleistete Arbeit. Aus dieser umfangreichen Tätigkeit ist die große Bedeutung der ITF und der Einfluß ersichtlich, den sie auf internationalen Gebieten auszuüben vermag.

Auf dem Gebiete der internationalen organisatorischen Verhältnisse stimmen wir der Haltung der IBS zu, die diese bei der Errichtung des IBFG eingenommen haben. Der bedeutende Einfluß, der in den Verhandlungen zwischen dem IBFG und den IBS zugunsten einer engen Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Teilen der internationalen Gewerkschaftsbewegung bei gleichzeitiger Erhaltung der Selbständigkeit der IBS geltend gemacht werden konnte, wird nach unserer Meinung zu einem guten organisatorischen Zusammenhang zwischen dem IBFG und den IBS führen.

Wir sind insbesondere dankbar für die Arbeit der ITF in bezug auf die Rheinschiffahrt. Auf Grund eines Beschlusses des Zürcher Kongresses ergriffen die ITF und die angeschlossenen Verbände die Initiative, um den Abschluß von Verträgen zwischen den an der Rheinschiffahrt beteiligten Staaten herbeizuführen, und zwar in bezug auf: 1. Die Festsetzung von Mindest-Arbeitsbedingungen einschließlich von für die ganze Rheinschiffahrt gültigen Bemannungsvorschriften; 2. die Sozialversicherung, um auch auf diesem Gebiet zu größerer Einheitlichkeit zu gelangen und Anerkennung in den verschiedenen Ländern bereits erworbenen Rechte zu erwirken.

Der Weg, der dabei eingeschlagen werden mußte, war kein leichter. Die IAO ist die zuständige Stelle, unter deren Leitung diese Ziele zu verfolgen waren. Es gibt aber noch ein anderes internationales Organ, nämlich die durch die Unterzeichnerstaaten der Mannheimer Akte in diesem Staatsvertrag geschaffene Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Dieses Regierungsorgan glaubt in der Rheinschiffahrt allmächtig zu sein. Zunächst versuchte die Kommission, die IAO fernzuhalten. Dies gelang ihr zwar nicht, aber die Kommission ermangelt immer noch der Bereitschaft zur Zusammenarbeit auf Konferenzen, und auch in der Zeit zwischen Konferenzen versucht sie, den Einfluß der IAO und den der beteiligten Arbeiterorganisationen zurückzudrängen. Wir hoffen, daß die

allgemeine soziale Probleme im Binnenverkehr fanden statt. Es wird gehofft, daß sie zur Annahme eines Internationalen Übereinkommens für die Binnenschifffahrt führen werden und zu weiteren Fortschritten in bezug auf die Einführung von Garantielohnordnungen. Eine Untersuchung soll vorgenommen werden über die Gründe der Nichtratifizierung des Übereinkommens des Jahres 1939 über die Arbeitszeit im Straßenverkehr, deren Ergebnis der ITF helfen dürfte, ihre zukünftige diesbezügliche Politik festzulegen.

Die Delegierten, die sich mit Eisenbahn- und Straßenverkehr befaßten, pflegten eine nahezu ergebnislose Aussprache über die Anwendung von Methoden der Berufspsychologie. Sie trafen daher Vorkehrungen, um dafür zu sorgen, daß die Tagesordnung der nächsten Tagung des Ausschusses wirklich interessante Punkte enthält.

Der Ausschuß befaßte sich auch mit Vorschlägen, die vom Osloer Kongreß ausgegangen waren, zur Verbesserung der Vertretung der verschiedenen Verkehrsträger, und nahm Empfehlungen und Anregungen zur Weiterleitung an den Verwaltungsrat des IAA an:

1. Die Tagungen des Binnenverkehrsausschusses sollen an Orten stattfinden, die sich dazu vom finanziellen Gesichtspunkt für das IAA am besten eignen.
2. Die Dauer der Tagungen soll auf neun Tage (Freitag bis Samstag der folgenden Woche) beschränkt sein. Mitteilungen über wirtschaftliche Entwicklungen im Binnenverkehr sollen nicht im Laufe der allgemeinen Aussprache gemacht werden, sondern in schriftlicher Form dem Büro zur Verteilung an den Ausschuß eingereicht werden.
3. Das Verkehrswesen soll unterteilt werden in a) Eisenbahnen; b) Straßenverkehr (Personenbeförderung); c) Straßenverkehr (Güter); d) Häfen; e) Binnenschifffahrt; f) Zivile Luftfahrt.
4. Die Tagesordnung jeder Session des Ausschusses soll drei Punkte enthalten, die sich auf drei verschiedene Zweige des Verkehrswesens beziehen, um so dafür zu sorgen, daß im Laufe von zwei Sessionen des Ausschusses ein Punkt von besonderem Interesse für jeden Verkehrszweig zur Behandlung gelangt.
5. Der Ausschuß soll in Abständen von anderthalb Jahren tagen. Die IAO soll die Kosten der Teilnahme von drei Arbeitgeber- und drei Arbeitnehmervertretern übernehmen.
6. Tagesordnung, Ort und Zeit der Tagungen des Ausschusses sollen soweit als möglich ein Jahr im voraus bekanntgegeben werden.
7. Die Regierungen sollen mit den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in bezug auf Fragebogen, die den Regierungen zugestellt werden, eng zusammenarbeiten.

Dreigliedrige Sonderkonferenz über die Rheinschifffahrt

Die ITF hat seit einiger Zeit im Binnenverkehrsausschuß des IAA auf die Ausarbeitung eines Fünfmächteabkommens über Arbeitsbedingungen und die Sozialversicherung der Arbeiter in der Rheinschifffahrt gedrängt. Infolgedessen berief das IAA auf den 31. Oktober 1949 eine Konferenz von Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern der betreffenden Länder ein.

IAO, um deren Arbeitsfeld es sich hier handelt, kräftig Stellung nehmen und ihre konstitutionellen Rechte geltend machen wird. Wir wollen auch erreichen, daß bei der weiteren Behandlung der Rheinschiffsfahrtsfragen die Arbeitnehmerorganisationen als gleichberechtigte Partner neben den Regierungen und Arbeitgebern zugezogen werden. Dieser dreigliedrige Aufbau muß auch bei der Durchführung der Verträge gewahrt bleiben. Bei der Aufsicht, bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitfällen und bei der übrigen mit der Ausführung der Verträge verbundenen Tätigkeit wollen wir gleichberechtigt sein. Mit weniger werden wir uns nicht zufrieden geben, das muß die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt begreifen. Wir vertrauen darauf, daß die Regierungen, die diese Verträge mitunterzeichnen, ihre Aufgabe erkennen und den Arbeitern uneingeschränkte Mitsprache einräumen.

Und nun eine Bemerkung über den Gang der Dinge in der ITF, was die Seefischerei anbetrifft. Wir müssen gestehen, daß wir enttäuscht sind. Kraft eines von der Exekutive auf ihrer Tagung vom Mai 1949 gefaßten Beschlusses sollte zur offiziellen Gründung einer Sektion der Hochseefischer geschritten werden, wie dies auf dem Osloer Kongreß vom Jahre 1948 beschlossen worden war. Es bestand die Absicht, daß Vertreter dieser Sektion anlässlich einer Tagung der Sachverständigen der IAO zusammentreten sollten. Die Tagung der IAO fand nicht statt, wie aus dem Bericht ersichtlich ist. Demzufolge trat auch die Hochseefischer-Sektion der ITF nicht zusammen. Wir bedauern dies, weil nach unserer Auffassung Probleme zu besprechen sind, die mit den Studien der IAO keinen Zusammenhang haben. Wir drängen darauf, dieser Gruppe mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Wir beantragen auch die Errichtung eines Sektionsausschusses der Hafendarbeiter, in deren Sektion sich oft Fragen einstellen, die internationale Beratungen erfordern. Wir glauben, daß die Erfahrungen der letzten Zeit, in der immer wieder Probleme der Seeleute — ich erinnere an die beiden Boykotte — mit den Hafendarbeitern zu besprechen waren, die Notwendigkeit eines solchen Ausschusses zur Genüge beweisen.

Am Nachmittag und am dritten Tag fanden Sektionssitzungen statt. Am Sonntagabend wurden die Kongreßteilnehmer von den Behörden der Stadt Stuttgart empfangen.

4. Tag

Montag, den 24. Juli 1950

Vormittagssitzung

Der Vorsitzende gab zunächst Kenntnis vom Eingang folgender Glückwunschtelegramme und Begrüßungsschreiben:

Deutscher Gewerkschaftsbund: „Den Delegierten des Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sage ich meine und des Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes kameradschaftlichsten Grüße. Ich freue mich, daß der Kongreß für seine Tagung Deutschland gewählt hat, und ich bin überzeugt, daß er die Beschlüsse fassen wird, die notwendig sind, um den Frieden und die Freiheit zu schützen und die internationale Solidarität der Arbeitnehmerschaft zu stärken. Fünfeinhalb Millionen Deutscher Gewerkschafter in der Deut-

Die Binnenverkehrssektion der ITF tagte in Genf am 29. und 30. Oktober, unter dem Vorsitz von J. H. Oldenbroek, zur Vorberatung von zwei Entwürfen internationaler Abkommen, welche das IAA ausgearbeitet hatte. Es wurde beschlossen, eine Reihe von Änderungsanträgen zu stellen, deren wichtigster die Einbeziehung von Bemannungsvorschriften betraf.

Die IAO-Konferenz begann am 31. Oktober und vertagte sich am 5. November, um vom 5. bis 14. Dezember erneut zu tagen. Das Ergebnis war die Annahme zweier Entwürfe internationaler Abkommen, die Mindestarbeitsbedingungen und einen Sozialversicherungsschutz für die Arbeiter der Rheinschifffahrt vorsehen.

Der Abkommensentwurf über die Arbeitsbedingungen verpflichtet die Vertragspartner, dem Rheinschiffahrtspersonal Mindestarbeitsnormen zu sichern in bezug auf Nachtruhe, Arbeitszeit im Hafen und an Lade- und Entladeplätzen, Überzeitschädigung, öffentliche Feiertage, Wochenruhe, bezahlter Jahresurlaub und Sonderzulagen.

In bezug auf die Besatzung schreibt Artikel 6 vor, daß die Mannschaften genügen müssen, um „a) die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten; und b) die Durchführung der Bestimmungen des Abkommens zu ermöglichen“. Ein Nachtrag zum Abkommensentwurf sieht vor, daß zum Zwecke der Ausführung dieser Bestimmung sobald wie möglich unter der Oberleitung der Rheinzentralkommission eine Konferenz der Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter aller beteiligten Länder stattfinden soll, um, falls nötig, die neuen Mindestbesatzungsvorschriften festzulegen, und daß das IAA eingeladen werden soll, an dieser Konferenz in beratender Eigenschaft teilzunehmen.

Der Entwurf über die Sozialversicherung sieht Leistungen im Falle der Erkrankung, der Mutterschaft, des Ablebens, der Invalidität, des Alters, eines Berufsunfalles und der Arbeitslosigkeit vor, sowie auch Familienzulagen.

Die Konferenz genehmigte auch eine Zahl von Empfehlungen in bezug auf die Durchführung und Auslegung der Abkommen, Ratifikationsverfahren, Inkrafttreten und Kündigung, und Geltungsdauer und -bereich. Diese Vorschläge, wie auch die beiden Abkommensentwürfe, sind einer Tagung des Verwaltungsrates des IAA am 3. Januar 1950 vorgelegt worden. Es ist Aufgabe des Verwaltungsrates, sie nach ihrer Genehmigung an die Regierungen weiterzuleiten und später eine Konferenz von Regierungsvertretern zu veranstalten, um sie in ihrer endgültigen Form zu genehmigen.

Gemeinsamer Ausschuß über Seeleutehygiene (WGO — IAO)

Auf seiner Tagung im Juni 1949 nahm der Verwaltungsrat des IAA den Vorschlag der Weltgesundheitsorganisation an, einen gemeinsamen Ausschuß einzusetzen, um sich mit Problemen im Zusammenhang mit der Gesundheitspflege der Seeleute zu befassen. Die IAA-Vertretung in diesem Ausschuß war dreigliedrig (Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter). Arbeitnehmervertreter waren Omer Becu, Präsident der ITF, und Tom Yates, Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute. Sie waren von der Seeleutegruppe des Paritätischen Seefahrtsschusses ausgewählt worden, die überdies die Kol-

schen Bundesrepublik und in Westberlin werden Sie im Kampfe um die Besserstellung der schaffenden Menschen in der Welt an Ihrer Seite finden. Neben der verantwortungsvollen Arbeit des Kongresses wünsche ich den Delegierten im Kreise ihrer deutschen Kameraden einige frohe Stunden der Entspannung. In treuer Verbundenheit bin ich Euer Hans Böckler, Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes.“

Internationale Föderation der Verbände des Personals Öffentlicher Dienste: „Als Generalsekretär meiner Internationale — mit der Ihre große Organisation so eng zur Förderung unserer gemeinsamen Ziele zusammenarbeitet — entbiete ich Ihrem Stuttgarter Kongreß meine und meiner Internationale allerbesten Wünsche für eine glückliche und erfolgreiche Konferenz. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat während langen Jahren an vorderster Stelle gestanden und Hervorragendes geleistet, nicht nur für ihre eigenen Mitglieder, sondern auch für die internationale Gewerkschaftsbewegung als Ganzes. Ich bin gewiß, daß Ihr gegenwärtiger Kongreß zum weiteren Wachstum Ihrer Organisation beitragen und den Grundstein für ihre zukünftige nützliche und energische Tätigkeit im Namen der Arbeiter vieler Länder legen wird. Ich und meine Internationale schauen vorwärts auf manch weiteres Jahr einer engen und freundschaftlichen Zusammenarbeit mit Ihrer großen Organisation. Mit brüderlichen Grüßen Ihr M. C. Bolle, Generalsekretär.“

R. Dekeyzer, der Vorsitzende des Belgischen Transportarbeiterverbandes, der sich im Fernen Osten befand und daher am Kongreß nicht teilnehmen konnte, hatte folgendes Telegramm gesandt: „Beste Wünsche von mir und den asiatischen Transportarbeitern für erfolgreichen Kongreß. Dekeyzer.“

Der **Vorsitzende** ergriff die Gelegenheit, um Herrn Landtagspräsidenten Wilhelm Keil, der am Eröffnungstag den Kongreß in einer Ansprache begrüßt hatte, zu seinem 80. Geburtstag im Namen des Kongresses herzlich zu beglückwünschen.

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

Faiz Ahmed (Transportarbeiter, Pakistan): Im Namen der Transportarbeiter Pakistans überbringe ich Ihnen die Grüße der gesamten Arbeiterschaft meines Landes. Pakistan ist, wie Sie wissen, ein neuer Staat. Er trat erst vor drei Jahren ins Dasein und ist das Ergebnis der Aufteilung des indischen Subkontinents in zwei unabhängige Staaten: Pakistan und Indien. Die Aufteilung des Landes hatte die Spaltung des Gewerkschaftswesens zur Folge, aber auch eine Störung der Wirtschaft. Das neue Bewußtsein, das in den arbeitenden Klassen des Landes erwacht, half uns weitgehend bei der Reorganisierung der Gewerkschaften. Wir besitzen wieder Gewerkschaften in fast allen Zweigen der Wirtschaft. Die Transportarbeiter sind dabei am besten organisiert. Ich bin stolz darauf, daß alle in Pakistan tätigen Gewerkschaften sich zur Freiheit und Demokratie im gewerkschaftlichen Leben bekennen. Alle diese Gewerkschaften sind demokratisch verwaltet. Wir haben auch darin Glück, daß weder die Regierung noch die politischen Parteien auf unsere Gewerkschaften Einfluß zu nehmen suchen. In dieser Beziehung sind wir also besser gestellt als die Arbeiter anderer asiatischer Länder, wo die Gewerkschaften unter dem Befehl oder der Vormundschaft von Regierungen oder Arbeitgebern stehen.

legen Söre (Schiffsmaschinenisten, Schweden), de Vries (Offiziere der Handelsmarine, Holland) und Tennant (Schiffsoffiziere, Großbritannien) zu Stellvertretern ernannte.

Die erste Tagung des Ausschusses fand vom 12. bis 14. Dezember 1949 in Genf statt. Nach einer allgemeinen Aussprache über die Hauptprobleme im Zusammenhang mit der Gesundheit der Seeleute und die Organisation ärztlicher Untersuchungen befaßte sich der Ausschuß mit dem besonderen Problem der Tuberkulose unter den Seeleuten und erwoog Mittel und Wege zur Untersuchung aller Seeleute mittels Röntgendurchleuchtungen. Die Empfehlung erging, daß in erster Linie alle neu in den Seedienst Eintretenden so untersucht werden sollen. Eine andere Frage, die behandelt wurde, war die Behandlung von Geschlechtskrankheiten auf Schiffen, die keinen Arzt mitführen, worüber unter den Sachverständigen die Auffassungen weit auseinander gingen. Einig war man sich allerdings über das Bedürfnis, die Seeleute durch geeignete Schriften aufzuklären. Andere behandelte Fragen waren: Spitalpflege, Isolierung ansteckender Fälle an Bord, besondere Kost für fremdländische Seeleute, Mindestanforderungen in bezug auf Medikamentenschränke auf Schiffen.

Die Arbeitnehmerseite erhielt unerwartete aber willkommene Unterstützung von den Vertretern der Weltgesundheitsorganisation, die ihrer Beunruhigung über die Nichtratifizierung der Seattle-Übereinkommen über Unterkunft und Verpflegung an Bord Ausdruck gaben. Sie erklärten, es sei ihre Aufgabe als Sachverständige, ihre Feststellungen der nächsten Tagung der Weltgesundheitskonferenz zu unterbreiten, da Unterkunft und Verpflegung an Bord sich auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute stark auswirkten.

Weitere Untersuchungen sollen vorgenommen werden. Eine weitere Tagung des gemeinsamen Ausschusses ist auf den Herbst 1950 vorgesehen. Der Ausschuß wird sich auf seinen nächsten Sitzungen befassen mit: 1. Normen zur Beurteilung der körperlichen Tüchtigkeit der Seeleute; 2. Ausbildung; 3. persönliche Hygiene und andere vorbeugende Maßnahmen; 4. Einrichtung einer Aufsicht über Gesundheitsvorkehrungen in größeren Häfen.

Europäische Wirtschaftskommission

Als Ergebnis von Vorstellungen beim Sekretär der Europäischen Wirtschaftskommission gilt die ITF als zu allen Sitzungen von Ausschüssen eingeladen, die sich unter der Autorität der EWK mit Verkehrsfragen befassen, einschließlich des Binnenverkehrsausschusses und des „Arbeitsausschusses“, die die Kommission eingesetzt hat. Soziale und gewerkschaftliche Interessen werden jedoch auf den vielen Sitzungen dieser Organe nur selten berührt. Es wäre eine Unmöglichkeit, zu allen diesen Sitzungen einen Vertreter zu entsenden. Frau de Jager, die in Genf wohnt, vertrat uns auf einer Sitzung des Arbeitsausschusses über Überlandstraßen am 12. Juli 1948, Kollege Strauß auf einer Sitzung des Arbeitsausschusses über Verkehrseinrichtungen am 23. und 24. September 1948.

Der stellvertretende Generalsekretär nahm an der dritten Vollsession des Binnenverkehrsausschusses in Genf vom 25. bis 30. Oktober 1948 teil, bei welcher Gelegenheit er die Frage der Vorbereitungen zur Einführung der automatischen Kuppelung zur Sprache brachte. Daraufhin ersuchte der Ausschuß den Internationalen Eisenbahn-Verband, Bedingungen aufzu-

Zum Tätigkeitsbericht der ITF möchte ich das Sekretariat herzlich beglückwünschen. Es ist ein vorzüglicher Bericht. Ein besonderer Abschnitt ist dem regionalen Aufbau gewidmet. Sie müssen sich dabei bewußt sein, daß die Hälfte der Weltbevölkerung in Asien lebt. Wenn Sie der Überzeugung sind, daß Armut in einem Teile der Welt eine Gefahr für die übrigen Teile darstellt, dann glaube ich, daß keine internationale Organisation die Belange der asiatischen Arbeiter übersehen darf. Die ITF bewegt sich in der guten Richtung. Ich danke der ITF nicht nur im Namen der Arbeiter Pakistans, sondern ganz Asiens für das Interesse, daß sie den asiatischen Arbeitern entgegenbringt.

Wir, die wir nun in der Gewerkschaftsbewegung Pakistans arbeiten, haben die Indische Seeleutegewerkschaft gegründet, die älteste und vor der Trennung größte Seeleutegewerkschaft, und die Gewerkschaft der Binnenschiffer Bengalens, die auch heute noch die einzige Binnenschiffergewerkschaft ist. Sie trat der ITF vor etwa 20 Jahren bei, verlor aber später wegen verschiedener Schwierigkeiten den Kontakt mit ihr.

Glücklicherweise stellte die ITF mit unseren Gewerkschaften in Indien, Pakistan, Singapur und auch anderen Orten Beziehungen her, indem sie den Kollegen George Reed als Sonderbeauftragten der ITF für Süd- und Südostasien dorthin entsandte. Die ITF versuchte, diese Gewerkschaften, die nach der Aufteilung Indiens dem Zusammenbruch nahe waren, am Leben zu erhalten. Bereits vorher hatten wir den Britischen Seeleuteverband ersucht, einen Funktionär zu entsenden, um uns behilflich zu sein, die Seeleutegewerkschaften zusammenzufassen und für uns einen Lohntarifvertrag abzuschließen. Die Britische Seeleutegewerkschaft entsandte im Jahre 1945 den Kollegen George Reed. Ich hatte das Vergnügen, während 16 Monaten mit ihm im selben Büro in Kalkutta zusammenzuarbeiten. Er half uns beim Abschluß von neun Tarifverträgen und bei der Erzielung beträchtlicher Lohnerhöhungen für die Arbeiter der Binnenschiffahrt Pakistans und Indiens. Damals war das Land noch nicht aufgeteilt. Einen besseren Unterhändler bei der Ausarbeitung von Tarifverträgen hätten wir uns nicht wünschen können. Wir stehen also nicht nur bei der ITF, sondern auch beim Britischen Landesverband der Seeleute in Schuld für die Hilfe, die uns in der Vergangenheit zuteil wurde.

Die Rede des Kollegen Becu hat mich sehr beeindruckt, insbesondere, wenn er sagte, daß wir nicht nur die hinter uns liegenden Ereignisse und die geleistete Arbeit in Rechnung stellen, sondern uns auch dem Programm für die Zukunft zuwenden müssen. Ich glaube, daß die ITF, wenn sie ihren internationalen Charakter erhalten will, ihre Tätigkeit in Asien, aber auch in allen anderen Weltteilen ausbauen muß. Asien ist eine Gefahrenzone. Nicht etwa, weil wir die Kommunisten fürchten. Ich kann Ihnen sagen, daß die asiatischen Arbeiter den Kommunismus verabscheuen. Die asiatischen Arbeiter wollen nicht, daß die Kommunisten zu ihnen kommen, um in ihren Ländern Diktaturen zu errichten. Der Kommunismus breitet sich in Asien nur wegen der reaktionären Haltung der asiatischen Regierungen und Arbeitgeber aus. Man spricht heutzutage viel von Demokratie. Ja, der Faschismus ist auf dem Vormarsch. Die Arbeiter haben nur die Wahl zwischen Faschismus und kommunistischer Diktatur. Wenn wahre Demokratie errichtet wird, dann glaube ich nicht, daß die Kommunisten in den asiatischen Ländern auf Erfolg hof-

fen können. Die Gewerkschaften sind hier von äußerster Wichtigkeit; denn sie sind die Organisationen, die Demokratie im wahren Sinne des Wortes zu schaffen vermögen.

Die ITF muß daher ihre Tätigkeit auf diesem Gebiet ausbauen. Vor allem sollte die ITF an ihrem Hauptsitz eine Abteilung für Asien schaffen. Ein Informationsbüro in Bombay allein genügt nicht. Die Abteilung für Asien am Sitz der ITF sollte von Gewerkschaftern geleitet werden, welche die asiatischen Probleme kennen und mit ihnen umzugehen wissen.

Auch in anderer Hinsicht befinden wir uns in großen Schwierigkeiten. Die asiatischen Arbeiter stehen ihren Kollegen in anderen Weltteilen in keiner Hinsicht nach. Sie sind ebenso empfänglich für gewerkschaftliche Ideen wie andere. Aber es fehlen uns Gewerkschaftsfunktionäre. Die meisten, die dafür in Frage kommen, ziehen es vor, sich mit Politik zu befassen. Sie lassen die Gewerkschaften links liegen, weil diese sie nicht bezahlen können. Gewerkschaftsarbeit ist undankbare Arbeit. Die Regierungen der meisten Länder stehen den Gewerkschaften feindlich gegenüber.

Arbeiterorganisationen stehen bei den meisten Regierungen im Verdacht, kommunistisch zu sein. Eifrige Gewerkschaftsarbeit führt in den meisten Ländern zur Verhaftung, und es kommt vor, daß Gewerkschafter ohne Gerichtsverfahren hingerichtet werden. Ein solches Verhalten der Regierungen fördert den Kommunismus. Unsere Schwierigkeit ist die, Funktionäre zu finden, die fähig sind, Gewerkschaftsbüros zu verwalten und die Gewerkschaften nach gesunden und dauerhaften Grundsätzen aufzubauen. Ich glaube, daß uns nicht nur die ITF, sondern auch der IBFG in dieser Hinsicht beistehen kann; denn gut funktionierende Gewerkschaften bedürfen fähiger, ausgebildeter Funktionäre.

Ich möchte nun zu unseren Problemen im einzelnen sprechen. Wir stehen vor einem großen Problem in bezug auf Staatsangehörige Indiens und Pakistans im Seemannsberuf. Wie bereits gesagt, erzielten wir im noch ungeteilten Indien dank der Hilfe der britischen Seeleute und des Kollegen Reed eine Aktionsgemeinschaft der indischen Seeleutegewerkschaften. Alsdann bildeten wir nach britischem Muster in Kalkutta einen Paritätischen Seefahrtsausschuß der Seeleute und Reeder. Aber unglücklicherweise kam es zur Teilung und alle die nützliche Arbeit, die wir und Kollege Reed geleistet hatten, war damit verloren. Die Regierung Indiens schritt ein. Dem Ausschuß wurde die Abhaltung von Sitzungen untersagt. Es kam sogar zu Tötlichkeiten gegen einen der Sekretäre des Ausschusses, der im Heuerbüro angegriffen wurde. Dem Paritätischen Seefahrtsausschuß und den Seeleutegewerkschaften Indiens ist jede Arbeit verwehrt.

Die Seeleute, die gewöhnlich als indische Seeleute betrachtet werden, sind in Wirklichkeit pakistanische Staatsangehörige. 75 bis 80% dieser Seeleute stammen aus Pakistan. Das Anheuern findet in den indischen Häfen statt, in Kalkutta und Bombay, und nur gelegentlich in Chittagong oder Karachi. Es liegt uns nicht so sehr daran, ob das Anheuern in Kalkutta und Bombay oder in Chittagong und Karachi geschieht. Aber wir wollen die Arbeitsverhältnisse verbessern. Wir wollen die Seeleute Indiens und Pakistans von der Lohnsklaverei und dem gegenwärtigen

stellen, denen die Rahmen der Eisenbahnwagen entsprechen müssen, damit sie später mit einer automatischen Kuppelung ausgestattet werden können, und auch die wirtschaftliche und finanzielle Seite der Angelegenheit zu prüfen. Bis Ende 1939 lagen weder die Liste der Bedingungen noch der Bericht über die wirtschaftliche und finanzielle Seite vor. Auch jede weitere Entwicklung in dieser Sache blieb aus. Der Ausschuß scheint jedoch geneigt zu sein, sobald die Auskünfte erhältlich sind, zu erwägen, ob die nach zukünftigen Plänen zu bestellenden Wagen den Empfehlungen entsprechend gebaut sein sollen.

Der Unterausschuß für Straßenverkehr des Binnenverkehrsausschusses hat das Studium des Problems der Verkehrsteilung in Angriff genommen. Als Folge einer schriftlichen Mitteilung der ITF hat er erklärt, daß die Arbeitsbedingungen einer der grundlegenden Faktoren sind und einen wesentlichen Teil der Studie bilden werden, die in Zusammenarbeit mit dem IAA unternommen werden soll.

Eine Straßenverkehrskonferenz der VN, die vom 23. August bis 17. September 1949 in Genf stattfand, nahm den Entwurf eines Übereinkommens über internationalen Straßenverkehr an (Straßenverkehrsvorschriften, Zeichen und Signale, Abmessungen und technischer Zustand der Fahrzeuge; Schriftstücke bezüglich Fahrzeug und Fahrer usw.). Die ITF war eingeladen worden, Beobachter zu entsenden, und Kollege H. M. W. Westerland nahm an den Verhandlungen in unserem Auftrage teil. Seine Bemühungen, Aufmerksamkeit für gewisse Forderungen der Kräftfahrer in bezug auf die Überprüfung schwerer Fahrzeuge und das Mindestalter der Führer solcher Fahrzeuge zu erzielen, waren nicht sehr erfolgreich.

Der Übereinkommensentwurf war vom Unterausschuß für Straßenverkehr der EWK ausgearbeitet worden, der sich mit einer Denkschrift der ITF befaßte, die die in früheren Jahren von den Straßenverkehrsarbeitern vorgebrachten Forderungen aufführte. Einige der Anregungen veranlaßten die Fachleute des Ausschusses, Bestimmungen auszuarbeiten, die dazu berechnet waren, den Wünschen der Arbeiter entgegenzukommen. Der Unterausschuß, der die Vorschläge der Fachleute prüfte, tagte vom 25. Januar bis 1. Februar 1949. Der stellvertretende Generalsekretär nahm an den Sitzungen teil und machte mehrere Änderungsvorschläge, die nicht angenommen wurden.

Der Unterausschuß für Eisenbahnverkehr trat am 22. Februar 1949 für eine viertägige Session zusammen. Kollege Strauß nahm für die ITF daran teil. Die die ITF interessierenden Fragen, die besprochen wurden, waren: Standardisierung des Rollmaterials (automatische Kupplung), allgemeine Organisation (Verschmelzung der verschiedenen internationalen Organisationen und Organe, die sich mit Eisenbahnverkehr befassen) und Vereinheitlichung des Rechnungswesens der Eisenbahnen. Letztere zwei Fragen berühren das Problem einer Europäischen Verkehrsbehörde, deren Schaffung von der ITF vertreten wird.

Internationale Konferenz über die Sicherheit des Lebens auf See

Diese diplomatische Konferenz war in London von der Britischen Regierung im April und Mai 1948 veranstaltet worden, um die Revision des Internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See (1929) zu behandeln. Der Paritätische Seefahrtsausschuß der IAO wurde eingeladen und ernannte drei Arbeitgeber- und drei Arbeitnehmervertreter. Arbeitnehmervertreter waren H. J. Perkins (Britischer

Heuersystem befreien. Im Augenblick gibt es praktisch keine Seeleutegewerkschaften. Wenn wir die Hilfe der ITF in Anspruch nehmen wollen, dann müssen wir zunächst unsere Gewerkschaften aufbauen. Ich gehöre nicht zu denen, die da glauben, die ITF könne helfen, wenn keine Organisationen vorhanden sind. Die ITF und die Arbeiter Europas und der Vereinigten Staaten können uns nur helfen, wenn wir uns selbst helfen und unsere Organisation nach gesunden und demokratischen Richtlinien aufbauen. Die ITF muß daher zunächst beim Aufbau solcher Gewerkschaften mithelfen.

Die Reibungen zwischen den beiden Regierungen schaffen für uns große Schwierigkeiten. Wir als pakistanische Staatsbürger dürfen nicht in Kalkutta als Gewerkschaftsfunktionäre arbeiten. Polizei und politische Parteien hindern uns daran. Indischen Gewerkschaftsfunktionären in Pakistan würde genau dasselbe geschehen. Dies ist leider einmal so. Die ITF kann uns beistehen bei der Zusammenfassung der Gewerkschaften und beim Abschluß von Tarifverträgen, die nicht für Indien oder Pakistan allein, sondern für die beiden Länder gelten.

Die Bildung eines von den Regierungen Indiens und Pakistans gemeinsam zu errichtenden Seefahrtsausschusses läge im Bereiche der Möglichkeit und würde zur Lösung mancher schwierigen Frage beitragen. Aber offen gesagt, ich setze meine Hoffnungen nicht auf die asiatischen Regierungen, denn die Arbeiter sind in ihnen nicht vertreten. Unter den Unruhen haben nur die Armen gelitten, aber nicht die Reichen. Die indischen und pakistanischen Kapitalisten, die uns ausbeuten, sind unter sich immer noch gute Freunde.

Die ITF sollte in erster Linie mit den Regierungen Indiens und Pakistans, aber auch mit den Reedern, von denen 70% britischer Staatszugehörigkeit sind, in Verbindung treten. Mit Hilfe der britischen Seeleute dürfte sich die Schaffung eines Seefahrtsausschusses verwirklichen lassen. Die ITF sollte auch an alle Arbeiter einen Appell richten und darin ihre Pläne darlegen. Dieser Appell müßte sich vor allem an die Seeleute wenden, da ihre Probleme am dringendsten sind, aber auch an andere Arbeiter.

Es trifft sich, daß ich mich über Seeleuteprobleme am besten auskenne und ich möchte daher ein paar Worte dazu sagen, was mein Land betrifft. Bisher gibt es noch kein geregeltes Anheuerungsverfahren. Im Seefahrtsausschuß von Kalkutta, der vor der Teilung bestand, widmeten wir uns vor allem diesem Problem, aber es ist immer noch nicht gelöst. Korruption macht sich breit. Während ein Seemann, der von zu Hause kommt, vielleicht jahrelang auf eine Anstellung warten muß, gibt es andere, die sofort nach Entlassung eine neue Stelle erhalten durch Bestechung des Vermittlers. Hier muß Abhilfe geschaffen werden. Es gibt auch keine Sozialversicherung für die Seeleute. Im ersten Weltkrieg verloren 5000 unserer Seeleute ihr Leben. Im letzten Krieg wurden ebensoviele getötet und verhaften damit den Alliierten zum Sieg über den Faschismus. Ihre Frauen und Kinder erhalten keine regelmäßigen Sozialversicherungsleistungen, sondern lediglich eine Unterstützung von etwa £ 2 im Monat. Sie können von einer so kleinen Summe nicht leben; ihre Kinder sind am Verhungern. Viele Seeleute haben im Krieg so hart arbeiten müssen, daß sie körperlichen Schaden davontrugen. Nun hat die Regierung von Indien eine ärztliche Untersuchung eingeführt und

Funkoffiziersverband), Th. Laursen (Dänischer Seeleuteverband) und P. de Vries (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine). Wir hatten die angeschlossenen Seeleuteorganisationen aufgefordert, ihre Regierungen zu ersuchen, in die Landesdelegationen Gewerkschaftsvertreter aufzunehmen. Eine beträchtliche Zahl solcher Vertreter wurden auch tatsächlich zu Delegationsmitgliedern bestimmt, was trotzdem zur Teilnahme an den zahlreichen Ausschüssen nicht genügte. Wir benutzten die Gelegenheit der Anwesenheit dieser Seeleutevertreter in London, um eine Sitzung des Sektionsausschusses der Seeleutesektion der ITF zu veranstalten, die u. a. beschloß, daß in den verschiedenen seefahrttreibenden Ländern Vorstellungen gemacht werden sollen, um zu erreichen, daß die Seeleute in den Landesdelegationen auf allen Konferenzen, auf denen die Sicherheit auf See und andere die Seeleute betreffende Fragen behandelt werden, in Zukunft angemessen vertreten sind.

Das Ergebnis der Konferenz war die Annahme eines neuen internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See, das eine beträchtliche Verbesserung des alten Übereinkommens bedeutet. Das Übereinkommen wird in Kraft treten, sobald nach seiner Ratifizierung durch fünfzehn Länder, von denen sieben nicht weniger als eine Million BRT aufweisen müssen, ein weiteres Jahr verstrichen ist. Zustimmungserklärungen sind bisher hinterlegt worden durch Großbritannien, die USA und Frankreich. Schweden, Dänemark, Finnland, Norwegen und Holland werden voraussichtlich in naher Zukunft ebenfalls ratifizieren.

Internationaler Fischereiausschuß

Eine internationale Konferenz, die im Januar 1949 in Washington stattfand, führte zur Annahme eines Vertrages über die Erhaltung der Fischbestände im nordwestlichen Atlantik und zur Errichtung eines ständigen Ausschusses, der mit der Durchführung der Vertragsbestimmungen beauftragt ist. Die Regierung der USA hatte die Seafarers' International Union aufgefordert, einen Delegierten zu bestimmen. Kollege Patrick McHugh nahm in deren Namen teil und stellte mit Erstaunen fest, daß er der einzige Arbeitervertreter war, der in eine Landesdelegation aufgenommen worden war. Es ergab sich, daß keine andere Regierung, nicht einmal die britische oder die norwegische, die betreffenden Gewerkschaften informiert hatte und noch weniger ihnen einen Platz in ihren Landesdelegationen angeboten hatte. Zwei Gewerkschaften richteten einen Protest an ihre Regierungen, als sie vom Sachverhalt Kenntnis erhielten, doch war es für weitere Schritte bereits zu spät.

Schiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen

Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen organisierte eine Schiffahrtskonferenz, die am 19. Februar 1948 in Genf begann. Da die ITF beratenden Status beim Wirtschafts- und Sozialrat besitzt, wurden wir eingeladen, einen Beobachter zu entsenden. D. S. Tennant nahm in unserem Auftrage teil und eine Reihe angeschlossener Verbände wandten sich mit Erfolg an ihre Regierungen, um die Aufnahme von Gewerkschaftsvertretern in ihre Landesdelegationen zu erzielen. Neben Tennant nahmen folgende Gewerkschaftsvertreter an der Konferenz teil: Wälläri (Finnischer Seeleuteverband), de Vries (Holländischer Verband der Offiziere der Handelsmarine), Sönstebj (Norwegischer Seeleuteverband), Svensson (Schwedischer Seeleuteverband) und Laursen (Dänischer Seeleuteverband). Die betreffenden Gewerkschaften sind alle der ITF angeschlossen.

diese Seeleute mußten aus dem Seedienst ausscheiden. Was bleibt ihnen anderes übrig, als zu der Armee der Bettler zu stoßen? Die Schaffung sozialer Sicherheit muß daher auch sofort in Angriff genommen werden. Die ITF sollte sich damit befassen. Wenn sie die Gewerkschaften anleiten kann, dann werden diese die Regierungen überzeugen können, daß etwas unternommen werden muß. Die Seattle-Übereinkommen, die bei den asiatischen Seeleuten große Hoffnungen erweckten, wurden, wie Sie wissen, bisher von keinem einzigen asiatischen Staat ratifiziert. Und dabei sind die Verhältnisse in Indien und Pakistan hauptsächlich in bezug auf die Löhne noch etwas besser als bei den in Singapur angeheuerten Seeleuten. Chinesische und malaisische Seeleute vor allem empfangen viel zu niedrige Heuern.

Die ITF braucht verlässliche Auskünfte über die Verhältnisse in Asien. Sie hat daher ein Informationsbüro in Bombay errichtet. Ein Büro allein genügt aber nicht. Die ITF braucht Büros nicht nur in Bombay, sondern auch in Pakistan und in anderen Staaten des Fernen Ostens. Ich glaube, in einigen Gewerkschaften würden sich Funktionäre unentgeltlich als Korrespondenten zur Verfügung stellen. Wenn diese Korrespondenten die ITF regelmäßig mit Berichten versorgen, dann kann die ITF eine regelmäßig erscheinende Zeitung für Asien und die asiatischen Arbeiter herausgeben.

Ich glaube, die Verhältnisse in den asiatischen Ländern klargelegt zu haben. Ich habe die Schwierigkeiten aller asiatischen Arbeiter beschrieben, auch wenn ich nur die Transportarbeiter Pakistans vertrete. Es hätte keinen Wert, die Wahrheit zu verheimlichen und zu sagen, daß alles zum Besten steht. Ich bin hierhergekommen, um Ihnen die Wahrheit zu sagen und Ihre Hilfe zu erwirken. Ich appelliere an Sie, uns beizustehen nicht nur in Pakistan, sondern in ganz Asien. Dies liegt in Ihrem eigenen Interesse. Der Seemannsberuf ist wesentlich ein internationaler Beruf. Die Verhältnisse in ihm werden durch die Armut der Seeleute gewisser Länder geschädigt.

T. Yates (Britischer Seeleuteverband): Damit wir rascher vorwärtskommen, möchte ich beantragen, daß der Kongreß die Redezeit zum Tätigkeitsbericht auf zehn Minuten beschränkt.

Der nach der Geschäftsordnung zulässige Antrag wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

H. Jahn (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands): Ich möchte nicht zum Bericht an sich sprechen, aber mir scheint es notwendig, zwei Probleme hier anzusprechen. Das erste ist das Problem Berlin. Ich möchte den Kongreß darauf aufmerksam machen, daß die Berliner Eisenbahner, und zwar die Westberliner Eisenbahner, vom 20. Mai 1949 bis zum 28. Juni 1949 gestreikt haben gegen die SMA, die Sowjetische Militäradministration. Sie streikten um die Koalitionsfreiheit. Sie haben nach 38 Tagen diesen Kampf gewonnen. Sie bewiesen also, daß auch die Sowjetmacht durch einen gewerkschaftlichen Kampf in die Knie gezwungen werden kann. Die Sowjet-Administration war gezwungen worden, anzuerkennen, daß sich die Westberliner Eisenbahner ihre eigene Organisation schaffen konnten. Die Sowjet-Administration hat den entsprechenden Vertrag bzw. das Abkommen unterzeichnet, sie hat aber, wie wir voraussehen konnten, das Abkommen nicht gehalten. In dem Abkommen war

Europäisches Wiederaufbauprogramm

Auf seiner Tagung vom 25. bis 27. November 1947 nahm der Generalrat der ITF eine Entschließung an, die den Marshallplan (Europäisches Wiederaufbauprogramm) begrüßte, seine Bereitschaft zur Mitarbeit bei der Durchführung des Planes ausdrückte und das Sekretariat beauftragte, zu diesem Zwecke eine Konferenz der Transportarbeitergewerkschaften der am Plane beteiligten Länder einzuberufen. Dies war der erste bestimmte Schritt, der von einer Internationalen Gewerkschaftsorganisation in dieser Sache unternommen wurde.

Die Konferenz fand vom 6. bis 9. April 1948 in Luxemburg statt und war von 50 Delegierten von 27 angeschlossenen Organisationen in Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden, der Schweiz und den Vereinigten Staaten besucht. Weitere fünf Delegierte der deutschen Gewerkschaften der Eisenbahner und des Personals der öffentlichen Dienste, die damals der ITF noch nicht angeschlossenen waren, nahmen ebenfalls teil. Die Konferenz fand in der Öffentlichkeit große Beachtung. Beobachter und Gastdelegierte der American Federation of Labor, der Internationalen der Bauarbeiter und der Nahrungsmittelarbeiter, des Internationalen Arbeitsamtes, des Luxemburger Gewerkschaftsbundes, der Luxemburger Regierung, der Internationale der Bergarbeiter, der Internationale des Personals der öffentlichen Dienste, der spanischen Gewerkschaften der Eisenbahner und der Transportarbeiter, der sozialistischen und christlichen Minderheiten des Italienischen Eisenbahnerverbandes, der sozialistischen und christlichen Minderheiten der italienischen Gewerkschaften der Straßenbahner und Straßenverkehrsarbeiter, und gewisser Verwaltungsabteilungen der USA-Regierung waren ebenfalls anwesend. Auch die internationale Presse war stark vertreten.

Das Sekretariat hatte sehr umfangreiche Dokumente über das zu behandelnde Gebiet ausgearbeitet, und nach einer interessanten und ergebnisreichen Aussprache wurden neun Entschließungen angenommen, von denen wir im nachfolgenden eine Zusammenfassung geben:

1. Eine Entschließung, die der Wertschätzung der Unterstützung Ausdruck gab, die die Völker der USA, Großbritanniens und anderer Länder den notleidenden Bevölkerungen Europas zuteil werden ließen, wie auch der Großzügigkeit, mit der die Regierung der USA ihre Hilfe unter dem Europäischen Wiederaufbauprogramm angeboten hatte. Die Entschließung anerkannte auch die aktive Rolle, die die amerikanische Gewerkschaftsbewegung bei der Annahme der zur Durchführung des Programmes notwendigen Gesetze spielte; bedauerte, daß einige Nationen sich fernhielten; versprach die Mitarbeit der Transportarbeiter und pflichtete der Erklärung der Internationalen Gewerkschaftskonferenz über das ERP bei, die am 9. und 10. März 1948 in London stattgefunden hatte.

2. Eine Entschließung, die erneut dem Glauben an die wirtschaftliche Zusammenfassung Europas und insbesondere an die Organisierung des europäischen Verkehrswesens entsprechend den Empfehlungen des Berichtes des Europäischen Verkehrsausschusses der ITF Ausdruck gab und die europäischen Transportarbeiter aufforderte, diesen Ideen zum Durchbruch zu verhelfen.

gleichzeitig festgelegt, daß keinerlei Maßregelungen stattfinden sollten. Es sind jedoch Maßregelungen erfolgt, und heute beläuft sich die durch die Sowjet-Administration auf die Straße geworfene Zahl der Westberliner Eisenbahner bereits wieder auf 4000.

Ich habe mit dem französischen Kommandanten von Berlin gesprochen, und die Westkommandanten sind der Auffassung, daß es keinen Sinn habe, weiter mit der russischen Administration zu verhandeln, da sie das Abkommen doch nicht einhalten würde.

So muß ich von hier aus auch der Weltöffentlichkeit mitteilen, daß der Kampf der Westberliner Eisenbahner und seine Folgen ausschließlich von uns als Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands getragen werden müssen. Ich sage das nicht, um Hilfe zu erbitten. Ich sage das nur, um darauf hinzuweisen, daß das zweite Problem, nämlich das Problem der Infiltrierung von Agenten aus der Ostzone in die Bundesrepublik ein Stadium erreicht hat, das mir Veranlassung gibt, meine warnende Stimme zu erheben.

Es ist fast genau auf den Tag 20 Jahre her, daß ich auf dem 15. Kongreß der ITF in London vor dem gewarnt habe, was geschehen würde, wenn Hitler an die Macht kommt.

Damals hat mir Oswald Schumann folgendermaßen geantwortet: „Die deutschen Gewerkschaften sind — Gott sei Dank — so stark, daß Adolf Hitler nie eine Chance hat, in Deutschland an die Macht zu kommen.“

Meine Voraussagungen sind grausame Wirklichkeit geworden, und heute ist die Situation eine verzweifelt ähnliche. Speziell der Eisenbahnbetrieb ist als Versuchsobjekt ausersehen, durch Bildung von Sabotagetrupps und militanten Gruppen im Augenblick der Notwendigkeit von Kommunisten übernommen zu werden. Beauftragter für die Bildung dieser Gruppen in der Bundesrepublik ist der ehemalige General der Flieger, Kurt Henschel, und mir liegt bereits eine Liste von 26 Agenten vor, die an besonders empfindlichen Eisenbahnknotenpunkten derartige Sabotage- oder militante Gruppen bilden sollen. Es ist für uns auch kein Geheimnis mehr, daß die kommunistische Untergrundbewegung in der Bundesrepublik bereits weitgehend organisiert ist. Es sind fünf Gebiete geschaffen worden, und zwar: das Ruhrgebiet mit besonderen Schwerpunkten in Essen und Dortmund; Süddeutschland, Bayern mit besonderem Schwerpunkt in München, Rothenburg und Dinkelsbühl; Niedersachsen mit Schwerpunkt in Hannover und Braunschweig; zur Abriegelung der Küste Bremen, mit Ausläufern nach Oldenburg; und kleine Gruppen an dem „Eisernen Vorhang“ entlang, von Lübeck bis Koburg.

Das geistige Zentrum dieser KPD-Untergrundorganisation für den Fall der Fälle, daß man aus Westdeutschland ein „Südkorea“ machen möchte, befindet sich in Frankfurt, während das organisatorische Zentrum Düsseldorf ist. Es ist nicht von ungefähr und vielleicht von Wichtigkeit für unsere Schweizer Freunde, daß der Verbindungsweg der Kuriere nach dem Osten und zurück über Konstanz, Innsbruck, Zürich, Freiburg in die Schweiz geht. Ich sage das deshalb, weil wir als Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in den letzten Tagen eine Meldung erhalten haben, wonach eine vierte Kommission die Lage bei der Bundesbahn untersucht hat, und zwar eine Kommission bestehend aus oder beauftragt von der New Yorker Firma Coverdale und Colpit. Der Bericht dieser Kommission

3. Eine EntschlieÙung, die die Forderung auf Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde wiederholte, die erstmals durch den Europäischen VerkehrsausschuÙ der ITF im Jahre 1944 erhoben worden war.

4. Eine EntschlieÙung, die die Ratifizierung von IAO-Übereinkommen und die Annahme und Durchführung von EntschlieÙungen des Binnenverkehrsausschusses des IAA als Beitrag zum Erfolg des ERP forderte.

5. Eine EntschlieÙung, die internationale Garantierung der Vereinigungsfreiheit und ihre universelle Beobachtung forderte.

6. Eine EntschlieÙung, die die Politik der Seafarers' International Union of North America zum Schutze der Beschäftigung amerikanischer Schiffe und Seeleute im Zusammenhang mit dem ERP guthieß.

7. Eine EntschlieÙung, die eine koordinierte internationale Schifffahrtspolitik verlangte, die eine Beziehung zwischen Welttonnage und Welthandel herstellt.

8. Eine EntschlieÙung, die Einheitlichkeit der Frachtsätze, Löhne und sozialen Bedingungen auf den Binnenwasserwegen Europas und die steigende Zulassung deutscher Fahrzeuge zur internationalen Binnenschifffahrt forderte.

9. Eine EntschlieÙung, die die Rückgabe des Verkehrs des normalen deutschen Hinterlandes an die holländischen und belgischen Häfen verlangte, der über die deutschen Häfen von Hamburg, Bremen und Emden umgeleitet worden war.

Ein ausführlicher Bericht über diese Konferenz wurde den angeschlossenen Organisationen im Juni 1948 zugestellt.

Das Exekutivkomitee der ITF tagte vom 12. bis 14. November 1948 in Paris und hatte am letzten Tag eine Unterredung mit Averill Harriman, dem Gesandten und Sonderbotschafter der Vereinigten Staaten in Europa in ERP-Angelegenheiten, an der auch eine Reihe von Beamten der Marshall-Plan-Verwaltung und der Organisation für europäische Wirtschaftszusammenarbeit (OEEC) teilnahmen. Besprochen wurden u. a. Möglichkeiten zur besseren Aufklärung der Gewerkschaften und Arbeiter über das Europäische Wiederaufbauprogramm, engere Beziehungen der Gewerkschaften zu den Organen des ERP, insbesondere zur OEEC, und die gleichmäßige Aufteilung der ERP-Frachten unter die Handelsflotten der USA und anderer ERP-Länder. Beschlüsse wurden nicht gefaÙt, doch wurde gehofft, daÙ sich die Besprechungen als nützlich bei der Verstärkung von Beziehungen und Anknüpfung neuer Beziehungen erweisen werde. Bedauerlicherweise haben sich diese Hoffnungen nicht erfüllt.

Nach diesen Besprechungen beschloÙ das Exekutivkomitee, um Vertretung der ITF in den Verkehrsausschüssen der OEEC zu ersuchen — nicht durch ein direktes Gesuch an die OEEC, sondern durch die Beteiligung an der Arbeit dieser Organisation auf dem Wege über den gewerkschaftlichen BeratungsausschuÙ für das ERP.

Der Sekretär des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses, Vincent Tewson, der Generalsekretär des Britischen Gewerkschaftsbundes ist, wurde von diesem Wunsch in Kenntnis gesetzt, und als der Ausschuß im

Januar 1949 in Bern zusammentrat, wurde die Frage der Beteiligung der Internationalen Berufssekretariate an seiner Arbeit erörtert, ein Beschluß jedoch nicht gefaßt. Am 8. März erging alsdann an vier internationale Berufssekretariate, nämlich an die Bergarbeiter, Metallarbeiter Textilarbeiter und an die ITF die Einladung, Vertreter zu einer dringlichen Sitzung des engeren Ausschusses des Beratungsausschusses in Paris am 12. März zu entsenden. Die Textilarbeiterinternationale war auf der Sitzung wegen der kurzen Einberufungsfrist nicht vertreten. Die Bergarbeiter sandten lediglich einen Beobachter. Die Metallarbeiterinternationale und die ITF hingegen waren offiziell vertreten, letztere durch die Kollegen Trifón Gómez und P. Tofahrn.

Auf dieser Sitzung wurde bekanntgegeben, daß zwischen dem gewerkschaftlichen Beratungsausschuß und der OEEC offizielle Beziehungen aufgenommen worden seien und daß Verhandlungen über die Vertretung der Gewerkschaften in den verschiedenen technischen Ausschüssen der OEEC zu positiven Ergebnissen geführt hätten. Bei genauerem Hinsehen mußte jedoch festgestellt werden, daß diese Ergebnisse nicht das waren, was sie auf den ersten Blick zu sein schienen. Es ergab sich, daß die Absicht nicht, wie ursprünglich angenommen, darin bestand, daß der gewerkschaftliche Beratungsausschuß an der eigentlichen Arbeit der Organisation oder ihrer technischen Ausschüsse teilnehmen sollte, sondern, daß die interessierten Gewerkschaftsorganisationen lediglich das Recht haben sollten, mit dem Beamten der verschiedenen Abteilungen der OEEC (die, wie man sich vergegenwärtigen muß, eine Organisation der europäischen Regierungen ist, in der die amerikanischen ERP-Behörden keine Stimme haben) zusammenzukommen, um ihre Ansichten zu äußern und den Vorsitzenden der betreffenden Ausschüsse ihre Wünsche bekanntzugeben. In wichtigen Fällen würden Vertreter technischer Ausschüsse Abordnungen der Gewerkschaften empfangen. Alle Beziehungen hätten sich über das Verbindungsbüro des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses abzuwickeln.

Die Vertreter der ITF — die beiden anderen Vertreter der IBS nahmen dieselbe Haltung ein — wiesen darauf hin, daß die Vorschläge gänzlich unangemessen waren. Der engere Ausschuß des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses machte sich diese Auffassung zu eigen und versprach, die Angelegenheit mit den Leitern der OEEC erneut zur Sprache zu bringen. Dies wurde später auch wirklich getan, jedoch ohne Ergebnis. Es wurde beschlossen, daß wir uns vorläufig der uns angebotenen Wege bedienen sollten, doch sind diese solcher Natur, daß sich bisher keine Gelegenheit gezeigt hat, sie nützlich anzuwenden.

Über die Frage der Beteiligung der Internationalen Berufssekretariate an der Arbeit des gewerkschaftlichen Beratungsausschusses bestand völlige Einigkeit. Jene werden zu dessen Vollversammlungen eingeladen.

fordert die Entlassung von rund 80 000 Eisenbahnern der Bundesbahn in der Bundesrepublik. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß wir in der Bundesrepublik nicht so sehr nach ökonomischen als nach politischen Gesichtspunkten zur Zeit unsere Tätigkeit als Gewerkschaft ein- und auszurichten haben. Jeder Arbeitslose mehr in der Bundesrepublik ist ein Schritt näher zur Ostdiktatur, und weil wir dieses politische Problem so sehen, möchten wir auch den Kongreß bitten, mit uns der Meinung Ausdruck zu verleihen, daß auf diesem Wege eine Gesundung der Deutschen Bundesbahn nicht erreicht werden kann. Wir sind im Gegenteil der Auffassung, daß das Vertrauen in die Demokratie, als deren Träger wir als Gewerkschaften anzusprechen sind, nicht so untergraben wird, daß wir eines schönen Tages der Welle des Fatalismus nicht mehr Herr werden können. Es scheint an der Zeit zu sein, zu erkennen, daß unsere Arbeit als Gewerkschaft in der Bundesrepublik durch solche Berichte so sehr erschwert wird, daß wir Gefahr laufen, eine Vertrauenskrise heraufzubeschwören, um dadurch unseren Organisationen den Boden zu entziehen.

Ich wünsche also, daß der Kongreß erklären möge, wir als Deutsche Gewerkschaft finden in diesem Kampf gegen die Diktaturbewegungen des Ostens die volle Unterstützung der diesen Kongreß besuchenden Delegationen aus aller Welt, des Kongresses der ITF.

P. Kalapothakis (Griechischer Seeleuteverband): Ich überbringe Ihnen die Grüße der griechischen Seeleute. Ich schätze mich glücklich, an dieser internationalen Tagung der Transportarbeiter teilnehmen zu dürfen, die jederzeit für Freiheit und Demokratie und eine bessere Welt gekämpft haben. Im Bericht spricht das Exekutivkomitee von einem Zögern bei unserer Aufnahme in die ITF als Mitglied. Wir hatten Verständnis für dieses Zögern, denn es war das Ergebnis der Propaganda der Kommunisten, die sich der wohlbekanntesten Methode der Verleumdung bedienten und unsere Organisation als faschistisch bezeichneten. Der griechische Seeleute-Verband wurde 1919 gegründet und hat jederzeit die demokratischen Grundsätze verteidigt. In diesem Augenblick versucht unser Verband, die Löhne und Arbeitsbedingungen der Seeleute in der Küstenschifffahrt zu verbessern. Nach einem Warnstreik von 48 Stunden werden nun Vorbereitungen getroffen für einen Streik unbeschränkter Dauer, falls die Reeder unsere Forderungen nicht bewilligen.

Die von den Kommunisten beherrschte griechische Seeleutegewerkschaft, die nach der Befreiung unseres Landes keinen Grund zum Weiterbestehen besaß, weil diejenigen unserer Leute, die während des Krieges zeitweilig von uns abgeschnitten waren, unserer Organisation wieder beitraten, behielt ihre Organisation bei als ein Instrument zur Förderung der Forderungen und Bestrebungen der kommunistischen Partei und des internationalen Kommunismus im allgemeinen. Der tiefere Zweck dieser Tätigkeit trat ans Licht im kürzlichen Bürgerkrieg, der von den Satellitenstaaten Sowjetrußlands angefaßt wurde. Ambatielos und zwei Funktionäre der kommunistischen Seeleutegewerkschaft wurden vor Gericht gestellt und abgeurteilt wegen Verschwörung gegen die Freiheit und Integrität unseres Landes. Daraufhin wurde unsere Gewerkschaft bei der griechischen Regierung vorstellig und bat um Gnade für diese Leute und um Aufhebung des Todesurteils.

Ich glaube, unser Land könnte einen Weg aus den Schwierigkeiten heraus finden, wenn es in Ruhe gelassen würde. Aber unglücklicherweise

scheinen sich die Wolken wieder zusammenzuziehen. Der sowjetische Kommunismus scheint unabwendbar zum Kriege zu führen. Das Abenteuer in Korea kann jeden Augenblick einen neuen Weltbrand auslösen. Wo unser Land stehen wird? Die griechischen Seeleute geben, wie schon im zweiten Weltkrieg, in dem Tausende von ihnen ihr Leben auf See ließen, die Versicherung ab, daß sie auch in Zukunft ihre Pflicht im Kampf für Freiheit und Demokratie erfüllen werden.

P. de Vries (Verband der holländischen Schiffsoffiziere): Der Tätigkeitsbericht der ITF über die Zeit seit dem letzten Kongreß gibt uns eine Vorstellung von der großen Bedeutung unserer internationalen Organisation für die Arbeit, die auf internationaler Ebene für die im Transport und Verkehr Beschäftigten zu leisten ist.

Ich möchte im Namen unserer Delegation den Generalsekretär und das Personal der ITF zu dem uns vorgelegten Bericht beglückwünschen und unsere große Würdigung der Art und Weise zum Ausdruck bringen, in der die Arbeit der ITF in der Berichtszeit geleistet wurde.

Die Bedeutung des Berichtes liegt nicht allein darin, daß er in sachlicher Weise über die Arbeit der ITF in den letzten zwei Jahren Aufschluß gibt. Es geht daraus auch klar hervor, in welcher Richtung wir uns bewegen und welche Aufgaben unser harren. Ich habe mit großem Interesse den diesbezüglichen Ausführungen des Kollegen Becu in seiner großartigen einführenden Rede zum Bericht zugehört. Ich gehe mit ihm völlig darin einig, daß es unsere Pflicht ist, uns nicht nur mit der Vergangenheit zu befassen, sondern in noch größerem Maße zu erkennen, welche riesigen Aufgaben vor uns liegen, welchen Anforderungen die ITF gewachsen sein muß, um ihre Arbeit gründlich und auf die beste Art und Weise zu leisten. Ich möchte gleichzeitig unterstreichen, daß wir bei der Durchführung dieser Arbeit die bisher verfolgte Richtung einhalten müssen. Wir müssen den Weg der Demokratie gehen, der schließlich zu Frieden und Freiheit und Wohlstand für alle Arbeiter der Welt führen muß.

Wir werden gewiß ausreichend Gelegenheit haben, um uns in unseren Sektions-Konferenzen wie auch bei den weiteren Punkten der Tagesordnung mit diesen Aufgaben zu befassen. Ich möchte jedoch auf ein paar Fragen im Zusammenhang mit unserer zukünftigen Tätigkeit Bezug nehmen. In erster Linie möchte ich betonen, was der Generalsekretär bereits mit solchem Nachdruck gesagt hat. Wir müssen von dem großen Einfluß Gebrauch machen, den wir auszuüben imstande sind für die Erhaltung der Gewerkschaftsfreiheit auf einer demokratischen Grundlage.

Es gibt immer noch ausgedehnte Gebiete in der Welt, wo diese Freiheit fehlt und andere, wo sie gefährdet ist. Wir können nicht untätig zuschauen. Wir müssen erkennen, daß die Zukunft der demokratischen Grundsätze und der auf diesen Grundsätzen beruhenden Menschenrechte auf dem Spiele steht und daß wir nicht verdienen, diese Rechte zu besitzen, wenn wir in ihrer Verteidigung versagen. Meines Erachtens drängt sich enge Zusammenarbeit mit dem IBFG auf, vor allem in Gebieten, wo es Gewerkschaften entweder überhaupt nicht gibt oder wo sie noch nicht festen Fuß gefaßt haben. Es wird darüber mehr zu sagen sein bei der Besprechung der Beziehungen zum IBFG. Ich glaube, daß nicht der geringste Zweifel darüber bestehen kann, daß eine Aufteilung unserer Arbeit nach Regionen unvermeidlich ist. Was diese regionalen Büros anbetrifft — die, soweit möglich, gemeinsam mit dem IBFG zu errichten wären —, so müssen wir

VIII. Verschiedenes

Veröffentlichungen

Die ITF-Zeitung ist während der ganzen Berichtszeit in zweimonatlichen Abständen in Englisch und Schwedisch veröffentlicht worden, und seit Januar 1949 auch in deutscher Sprache.

Der Pressebericht ist während 1948 und 1949 vierzehntäglich in Englisch und Schwedisch und monatlich in französischer Sprache veröffentlicht worden, seit 28. September 1948 auch in deutscher und seit 1. Januar 1949 in spanischer Sprache.

Der Geschäftsbericht und das Protokoll des Osloer Kongresses sind in englischer Sprache im Druck erschienen. Eine deutsche Ausgabe befand sich zu Ende der Berichtszeit in Vorbereitung.

Das Sekretariat hat während der Berichtszeit überdies eine große Zahl vervielfältigter Denkschriften über verschiedene Gegenstände, Verhandlungsberichte von Konferenzen usw. herausgegeben.

Vertretungen

In 1948 und 1949 war die ITF auf folgenden Konferenzen, Kongressen usw. angeschlossener Organisationen und anderer Gewerkschafts- und offizieller Organisationen vertreten:

1948

- | | |
|-----------------|---|
| 1. u. 2. März | Konferenz der französischen Eisenbahner, in Paris, durch Trifón Gómez und P. Tofahrn |
| 23.—26. März | Kongreß der deutschen Eisenbahnergewerkschaften in Frankfurt, durch J. H. Oldenbroek |
| 31. Mai | Jahreskonferenz des Verbandes der Britischen Eisenbahnangestellten, in Dumoon, durch O. Becu |
| 9. Juni | Allgemeine Jahrestagung des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner, in Wallasey, durch J. H. Oldenbroek |
| 12. Juni | Kongreß des Belgischen Straßenbahnerverbandes, in Ostende, durch P. Tofahrn |
| 12.—14. Juni | Jahrhundertfeier des Schwedischen Schiffsmaschinistenverbandes, in Stockholm, durch J. H. Oldenbroek |
| 21. Juni | Kongreß des Finnischen Seeleuterverbandes, in Helsingfors, durch J. H. Oldenbroek |
| 21. u. 22. Juni | Konferenz der Internationalen Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine |
| 23.—25. Juni | Kongreß der Internationalen Föderation der Bau- und Holzarbeiter, in Clacton-on-Sea, durch P. Tofahrn |
| 28. u. 29. Juni | Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, in Malmö, durch J. H. Oldenbroek |
| 28. Juni | Kongreß des holländischen Transportarbeiterverbandes, in Rotterdam, durch O. Becu |

auch den finanziellen Auswirkungen dieses neuen organisatorischen Aufbaues ins Auge sehen. Ich gehe mit Kollege Becu darin einig, daß wir die Mittel dazu — auch die finanziellen — bereitstellen müssen, falls nötig durch eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Unsere Delegation beabsichtigt, diesen Punkt weiter zu verfolgen bei der Besprechung des Finanzberichtes.

Ich komme nun zurück zu den Gebieten, wo die gewerkschaftliche Freiheit in Gefahr ist. Der Beschluß des Exekutivkomitees der ITF über die Hilfeleistung an die argentinischen Kollegen in ihrem mutigen Kampf um die Erhaltung der gewerkschaftlichen Rechte verdient großes Lob. Aber Lob allein ist nicht genug. Unsere Hilfe muß wirksam sein und sie kann wirksam gemacht werden durch Zusammenarbeit unter den angeschlossenen Organisationen der ITF. Ich bin mir bewußt, daß in einzelnen Ländern Schwierigkeiten vorhanden sind, aber wenn wir unsere internationalen Aufgaben ganz erfüllen sollen, dann dürfen wir nicht zulassen — und vor allem nicht angesichts des willkürlichen Angriffs auf die gewerkschaftlichen Rechte in Argentinien —, daß nationale Schwierigkeiten uns von der Erfüllung unserer internationalen Pflicht abhalten. Ich hoffe, daß insbesondere über diesen Punkt auf diesem Kongreß ein vollständiges Einvernehmen erzielt werden wird.

Als ein Vertreter der internationalen Gemeinschaft der Seeleute möchte ich zwei weitere Punkte aufgreifen: Während des letzten Weltkrieges wurden den Arbeitern und vor allem den Seeleuten allerlei Versprechungen abgegeben, Versprechungen, die in so vornehmer Art in Artikel V der Atlantikcharta ausgedrückt sind. Wie der Generalsekretär bereits erwähnt hat, waren es diese Versprechen, die die Ausarbeitung der Internationalen Seeleutecharta anregten, die ein Mindest-Sozialprogramm für die Seeleute ist. Kurz nach Abschluß des letzten Weltkrieges wurde ein Teil dieser Mindestbedingungen dank des raschen Handelns der IAO zu einer Reihe internationaler Verträge verarbeitet, die als die Seattle-Übereinkommen bekannt sind. Es muß jedoch erneut gesagt werden, daß der Name Seattle in Gefahr steht, seine Bedeutung für die Seeleute zu verlieren. Ein Teil der Verantwortung dafür fällt den Regierungen der demokratischen Länder zu. Sie haben Versprechungen abgegeben, die sie bisher nicht erfüllt haben.

Wenn man diese Angelegenheit im Lichte des kürzlichen Beschlusses über die Koordinierung der Handelsschifffahrt im Rahmen des Atlantikvertrages betrachtet, dann erhält das Versagen der Regierungen noch größere Bedeutung. Wenn — was der Himmel verhüten möge — wiederum ein Appell an die Seeleute gerichtet werden muß, dann würden wir den Regierungen, die diesen Appell erlassen, in Erinnerung rufen, daß die Seattle-Übereinkommen, obwohl sie nur internationale Mindestnormen festlegen, auf die die Seeleute ein Recht zu haben glauben, immer noch nicht verwirklicht sind.

Eine der Aufgaben dieses Kongresses liegt meines Erachtens darin, zu erklären, daß die Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen nicht länger aufgeschoben werden kann und darf. Gleichzeitig muß den Regierungen vor Augen geführt werden, daß in der im Rahmen des Atlantikvertrages geplanten Organisation der Handelsschifffahrt, im Atlantischen Planungsamt für Hochseeschifffahrt, den Seeleuten eine angemessene Vertretung eingeräumt werden muß.

14. u. 15. Sept. *Tagung des WGB und des beratenden Ausschusses der Internationalen Berufssekretariate, in Paris, durch J. H. Oldenbroek*
16. September *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate mit dem WGB, in Paris, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek*
20. September *Konferenz der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände (IFALPA), in Paris, durch F. Strauss*
- 22.—25. Sept. *Unterausschuß für den Eisenbahnverkehr des Binnenverkehrsausschusses der EWK, in Genf, durch F. Strauss*
- 25.—31. Oktober *Binnenverkehrsausschuß der EWK, in Genf, durch P. Tofahrn*
27. November *Konferenz der Eisenbahnverbände Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs, in Luxemburg, durch P. Tofahrn*

1949

- 8.—10. März *Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, in Bournemouth, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek*
- 24.—25. März *Tagung des Kartells der amerikanischen Eisenbahnverbände, in Washington, durch J. H. Oldenbroek*
29. März bis
1. April *Kongreß der Seafarers' International Union of America, in Baltimore, durch J. H. Oldenbroek*
5. April *Tagung der Seeleute- und Hafendarbeiterabteilung der AFofL, in Neuyork, durch J. H. Oldenbroek*
- 4.—7. April *Konferenz der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände, in Dublin, durch D. S. Tennant*
- 18.—27. Mai *IAO-Binnenverkehrsausschuß, in Brüssel, durch J. H. Oldenbroek und P. Tofahrn*
- 12.—18. Juni *Kongreß des Schwedischen Eisenbahnverbandes, in Stockholm, durch C. Lindley u. P. Tofahrn*
17. u. 18. Juni *Konferenz der französischen Verbände des Personals von Luftverkehrsbetrieben und Verkehrsabteilungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, in Paris, durch F. Strauss*
- Juni *Internationale Arbeitskonferenz, in Genf, durch J. H. Oldenbroek*
18. u. 19. Juli *Kongreß der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, in Helsingfors, durch S. Christiansson*
23. August bis
17. September *VN-Straßenverkehrskonferenz, in Genf, durch H. M. W. Westerlaken*
- 25.—30. Sept. *Kongreß des Norwegischen Transportarbeiterverbandes, in Oslo, durch P. Tofahrn*

Der zweite Punkt, dem die Seeleute im Laufe der letzten zwei Jahre besondere Aufmerksamkeit gewidmet haben, ist die Frage der unlauteren Flaggenwechsel. Wie bereits gesagt, werden wir in der Konferenz der Seeleutesektion Gelegenheit haben, diese Frage und die Maßnahmen, die die Seeleute zur Verteidigung ihrer Interessen treffen müssen, ausführlicher zu besprechen. Dabei werden die Seeleutevertreter gleichzeitig einen wichtigen Beitrag an die antikommunistische Kampagne leisten; denn wir besitzen die Gewißheit, daß hinter diesen Ereignissen kommunistischer Einfluß am Werk ist; die Kommunisten ergreifen jede Gelegenheit, um ihre schmutzige Tätigkeit fortzuführen.

Ich habe in dieser allgemeinen Aussprache die Seattle-Übereinkommen und die Frage der unlauteren Flaggenwechsel vor allem wegen deren Zusammenhang mit der Aktion gestreift, die wir unternommen haben und weiterführen müssen, um die freie Gewerkschaftsbewegung gegen die kommunistische Infiltration in allen ihren Formen zu schützen; denn es muß allen klar sein, die diese und ähnliche Probleme in Angriff zu nehmen haben, daß die Befriedigung vernünftiger sozialer Bestrebungen und die Schaffung einer angemessenen Sicherheit für die Achtung und Erhaltung der demokratischen Rechte und Freiheiten mehr als jede andere Maßnahme dazu berechnet sind, der Drohung des Kommunismus entgegenzuwirken.

Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die von mir erwähnten Aspekte ihren Niederschlag in den Entschlüssen des Kongresses finden mögen und daß diese Entschlüsse einen Beitrag leisten werden zur Förderung der Ziele der Menschheit.

H. Kageyama (Japanischer Seeleuteverband): Ich nehme an dieser Aussprache über den Tätigkeitsbericht teil, um einige weitere Auskünfte zu geben.

Der Japanische Seeleuteverband ist der ITF erst seit kurzer Zeit angeschlossen, und wir haben Sie noch nicht über unsere Pläne informieren können.

Das größte Problem, das den Japanischen Seeleuteverband beschäftigt, ist die Arbeitsbeschaffung für einen beträchtlichen Teil seiner Mitglieder. Die japanische Handelsflotte ist noch nicht zur Hochseefahrt zugelassen, und da die Industrie noch nicht genügend entwickelt ist, um die Schifffahrt mit einer genügenden Zahl von Frachten zu versehen, bleiben zahlreiche Fahrzeuge aufgelegt und die Arbeitslosigkeit greift unter den Seeleuten immer weiter um sich.

Wir ersuchen die ITF um ihre Hilfe, um die Wiederzulassung unserer Hochseeflotte im internationalen Handel zu erwirken. Ich kann Sie versichern, daß weder die Seeleute noch die anderen organisierten japanischen Arbeiter von einer Auferstehung des alten japanischen Imperialismus träumen. Es ist in der ganzen Welt bekannt, daß die japanische Arbeitskraft billig ist. Das Wiederauftauchen japanischer Fahrzeuge auf den Weltmeeren könnte natürlicherweise bei Ihnen die Befürchtung hervorrufen, daß ein unlauterer Wettbewerb die Grundlage der Arbeitsbedingungen der Seeleute anderer Länder in Gefahr bringt.

Ich darf Sie versichern, daß wir ebenso sehr bestrebt sind wie Sie, die anderswo eingeführten besseren Verhältnisse zu erhalten und unsere Mitglieder in den Genuß der von Ihnen erzielten Fortschritte zu bringen.

10.—13. Oktober	Konferenz der Internationalen Föderation von Flugzeugführerverbänden, in Kopenhagen, durch A. Soere
23.—26. Oktober	Jubiläumskongreß des Dänischen Eisenbahnerverbandes, in Kopenhagen, durch J. Baty
31. Oktober bis 5. November	IAO-Rheinschiffahrtskonferenz, in Genf, durch J. H. Oldenbroek
8.—9. November	Gemeinsame Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, in Paris, durch O. Becu, Trifón Gómez und J. H. Oldenbroek
28. November bis 9. Dezember	Freie Weltgewerkschaftskonferenz und Kongreß des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, in London, durch O. Becu und J. H. Oldenbroek

Nachruf

Nils Martenson, der Anfang 1948 das Amt des Kassierers des Schwedischen Transportarbeiterverbandes niederlegte, jedoch weiterhin Sekretär der Skandinavischen Transportarbeiterföderation blieb, verschied plötzlich am 29. Mai 1948 in Helsingfors, während er auf dem Kongreß des Finnischen Transportarbeiterverbandes eine Ansprache hielt.

Fred Bostock, der Generalsekretär des Britischen Verbandes der Eisenbahnangestellten und Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF seit November 1947, starb am 14. Juli 1948.

Alex Hammarström, Kassierer des Norwegischen Eisenbahnerverbandes, starb am 12. August 1949 im Alter von 63 Jahren.

Eugen Horowitz, ein ungarischer sozialistischer Staatsmann, der sich in Schweden im Exil befand, starb am 19. Juli 1949.

MITGLIEDERBESTAND DER ITF

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Argentina				
	Sindicato Obreros Marítimos Unidos (Seeleute)	4 000	4 000	—
	1949 verschmolzen mit:			
	Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Seeleute)	—	—	16 204
	La Fraternidad (Lokomotivpersonal) . .	o)	o)	o)
	Unión Ferroviaria (Eisenbahner) . . .	o)	o)	o)
	Unión Tranviarios (Straßenbahner) . .	o)	o)	o)
Australia				
	Maritime Transport Council (Seeleute).	15 000	15 000	15 000

Wir sind nicht bereit, billig zu arbeiten, und ich möchte Ihnen einen Beweis der Reinheit unserer Absichten liefern: Ende des letzten Jahres stellten amerikanische und japanische Reeder den Plan auf zu einem gemischten Unternehmen, zu dem die USA die Schiffe, Japan die Seeleute und Panama die Flagge liefern sollte. Wir haben uns diesem Plan widersetzt. Aber wir können von unseren Mitgliedern auf die Dauer nicht den Verzicht auf ihren Broterwerb fordern. Wenn wir das Vertrauen unserer Mitglieder erhalten wollen, dann gehört dazu auch, daß wir ihnen Arbeit verschaffen.

Ich habe vernommen, daß die ITF Muster-Kollektivverträge aufgestellt hat zur Regelung der Arbeitsverhältnisse auf Schiffen der Panamaflagge. Wir können uns nichts Besseres wünschen, als uns mit Ihnen über die Durchführung dieses Planes auch für die japanischen Seeleute zu verständigen. Jede Hilfe, die die ITF uns in dieser Hinsicht gewähren könnte, würde von unseren Mitgliedern sehr geschätzt.

Wir stehen noch vor einem weiteren wichtigen Problem: Wir erstreben eine baldige Aufhebung der Einschränkungen, denen die japanische Seefischerei unterworfen ist. Die Fischerei ist eine wichtige Nahrungsmittelquelle für die japanische Bevölkerung. Da jedoch die geographischen Grenzen, innerhalb welcher die japanischen Fischereifahrzeuge ungehindert tätig sein dürfen, sehr eng gezogen sind, bleibt eine große Zahl der Fahrzeuge aufgelegt. Die Besatzungen aber sind ohne Arbeit. Die Verhältnisse in der japanischen Fischerei sind daher denen in der Handelsflotte ähnlich.

Um Japan mit seiner großen Bevölkerungsdichte und den geringen wirtschaftlichen Hilfsquellen die Erhaltung seiner Unabhängigkeit zu ermöglichen, ist erforderlich, daß durch die Ausnutzung der großen Reichtümer des Meeres eine Lebensgrundlage für die Einwohner geschaffen wird. Japan könnte eine gesunde Wirtschaft aufbauen, wenn ihm gestattet würde, im Austausch gegen die Erträge der Fischerei die Grundstoffe einzuhandeln, die seine Industrie benötigt. Unser Land würde bei dieser Lösung auch zur Ernährung der Welt beitragen. Aus den aufgeführten Gründen erbitten wir auch die Mithilfe der ITF, um die Aufhebung der den Fischereifahrzeugen auferlegten Beschränkungen zu erwirken, damit sie sich erneut an dem Fischfang auf hoher See beteiligen können.

Japan lebt immer noch unter anomalen Verhältnissen, weil wir noch keinen Friedensvertrag besitzen. Trotzdem verfolgen wir mit sehr lebhaftem Interesse den großen Kampf für die Erhaltung der Freiheit, der in verschiedenen Ländern vor sich geht. Wir haben weder die Möglichkeit noch das Bedürfnis, an den Weltherrschaftskämpfen der Großmächte teilzunehmen, aber wir haben den Wunsch, bei uns die Freiheit zu erhalten und sie auch anderswo herrschen zu sehen. Wir blicken daher nicht mit teilnahmslosen Augen auf den Kampf, der in diesem Augenblick in der Welt vor sich geht. In der Tätigkeit der ITF während der letzten zehn bis fünfzehn Monate spielte die Frage des Transports von Waffen zur Verteidigung der freien Völker eine große Rolle. In diesem Augenblick wird nicht fern von meinem Lande eine Schlacht um die Freiheit geschlagen. Zur Verteidigung von Frieden und Freiheit beteiligen sich die Mitglieder des Japanischen Seeleuteverbandes im Rahmen der Instruktionen der Alliierten soweit als möglich an der Beförderung des Kriegsmaterials. Sie ersehen daraus, daß wir im Kampf gegen jeden Totalitarismus auf Ihrer Seite stehen.

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Austria				
	Gewerkschaft der Eisenbahner	75 850	73 320	70 025
	Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	20 975	21 883	22 033
Belgium				
	Belgische Transportarbeitersbond (Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter)	27 122	28 799	30 350
	Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (Eisenbahner)	32 000	32 000	35 000
	Centrale Belge du Personnel des Trams, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner und Autobuspersonal)	15 698	16 071	15 000
	Secteur Aviation Civile de la Centrale Générale des Services Publics (Pers. i. d. Luftfahrt)	—	—	800
British				
Guayana				
	B. G. & W. I. Federated Seamen's Union (Seeleute)	?	400	400x)
Canada				
	Canadian Seamen's Union (Seeleute)	6 000	6 000	S)
	Canadian Brotherhood of Railway Employees and other Transport Workers (Eisenbahner und sonstige Transportarbeiter)	22 000	22 000	23 000
Ceylon				
	All-Ceylon Seamen's Union (Seeleute)	300x)	300x)	300x)
Chile				
	Federación Industrial del Transporte Marítimo y Portuario (Seeleute und Hafenarbeiter)	?	?	10 000
	Federación Industrial Ferroviaria (Eisenbahner)	?	?	44 100
China				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	152 298	?	o)

R. Helgesson (Schwedischer Transportarbeiterverband): Ich möchte mich nur kurz zum argentinischen Konflikt äußern. Das Exekutivkomitee der ITF hat einem Boykott argentinischer Schiffe zugestimmt, um den Seeleuten in Argentinien in ihrem schwierigen Kampf beizustehen. Aber nur wenige Gewerkschaften haben bisher Maßnahmen getroffen, um der Aufforderung der ITF nachzukommen. Manche Gewerkschaft hat unter Anführung verschiedener Gründe erklärt, daß sie an der Solidaritätsaktion nicht teilnehmen könne.

Es ist offenbar, daß die argentinische Regierung durch den Beschluß der ITF und ihre Aufforderung an die angeschlossenen Verbände beunruhigt ist. In Schweden haben wir sowohl unsere Hafentarbeiter als auch die betreffenden Arbeitgeber davon unterrichtet, daß der Boykott argentinischer Schiffe in den schwedischen Häfen durchgeführt wird. Dies hat dazu geführt, daß die argentinische Regierung auf diplomatischem Wege die Drohung vorbrachte, daß, falls argentinische Schiffe in Schweden festgelegt würden, die schwedischen Schiffe in argentinischen Häfen ebenfalls nicht gelöscht oder geladen würden. Konsequenterweise müßte dieselbe Maßnahme gegen alle an der Aktion teilnehmenden Länder getroffen werden, und man kann sich fragen, ob die argentinische Regierung dazu imstande ist. Wenn es uns nicht gelingt, die allgemeine Befolgung der Parole der ITF zu erzielen, und der Boykott daher im Sande verläuft, dann würde dem Ansehen der ITF ein fast nicht wieder gutzumachender Schaden zugefügt. Die Gewerkschaften, die glauben, an der Solidaritätsaktion nicht teilnehmen zu können, müssen sich vor Augen führen, daß sie selber einmal in der Zukunft Unterstützung durch einen Boykott nötig haben können. Aber wie sollen sie alsdann Hilfe erhalten von den Organisationen, denen sie jetzt ihre Sympathie verweigern? Wir müssen uns um unsere Internationale scharen und ihre Parole befolgen.

A. Lafond (Französischer Eisenbahnerverband): Ich möchte zunächst im Auftrage der französischen Delegierten unsere Zustimmung zum Tätigkeitsbericht erklären. Ich möchte auch einen Auftrag im Namen unserer Organisation erfüllen, indem ich der ITF, aber auch vielen angeschlossenen Organisationen — den amerikanischen Eisenbahnern, Maschinenisten, unseren belgischen, schweizerischen und luxemburgischen Freunden und den Eisenbahnern der Saar — Dank sage für ihre Mithilfe beim Wiederaufbau der freien Gewerkschaftsbewegung in Frankreich.

Es erscheint mir auch nötig, hier eine Reihe von Angaben über die Lage in Frankreich zu machen, vor allem deshalb, weil uns scheint, daß andere Länder sich bereits in derselben Lage befinden wie Frankreich und daß die Ereignisse, die sich bei uns abspielen, auch in anderen Ländern drohen können. In der Zeit, die zwischen Oslo und Stuttgart verfloßen ist, haben wir in Frankreich und vor allem im Verkehrswesen Vorgänge von großer Tragweite miterlebt, die von der Kommunistischen Partei ausgelöst wurden. Die Politik, deren Ziele uns bekannt sind, zielt nicht auf die Verteidigung der berechtigten Forderungen der Arbeiterklasse ab. Die Kommunisten, die Frankreich nun als zum feindlichen Lager gehörig betrachten, sind bei uns, wie in Deutschland, vor allem bestrebt, den Wirtschaftsapparat mit Hilfe der sowjetischen fünften Kolonne zu desorganisieren. Wir standen vor äußerst schwierigen und

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Cuba				
	Federación Marítima Nacional (Seeleute)	—	—	13 597
	Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner)	—	—	18 000
	Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	—	—	25 000
	Federación Aérea Nacional (Pers. i. d. Luftfahrt)	—	—	1 300
Denmark				
	Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	4 107	4 312	4 700
	Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	1 768	1 800x)	1 800x)
	Dansk Sø-Restaurations Forening (Bedienungspersonal)	900	975	950
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafenarbeiter, Straßenverkehr)	35 000	35 000	35 000
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	9 972	10 407	10 751
	Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal)	1 800	1 874	1 984
	Privatbanefunktionærernes Forbund (Personal der Privatbahnen)	1 394	1 295	1 175
	Dansk Lokomotivmands-Forbund (Lokomotivpersonal bei Privatbahnen)	—	400	340
Ecuador				
	Sindicato de Estibadores Portuarios y Auxilios (Hafenarbeiter)	—	—	220
Egypt				
	Cairo General Union of Motor Drivers (Chauffeure)	1 557	2 570	3 520
	Heliopolis Metro Workers' Union (U-Bahnarbeiter)	?	?	I)
	Misr Airworks Workers' Union (Arbeiter in Flugwerkstätten)	?	?	I)
	Alexandria Autobus Drivers' and Workers' Union (Autobuspersonal)	750y)	500	?
	Port Said Taxi Chauffeurs' Union (Taxichauffeure)	?	?	I)

heiklen Situationen, vor Gewalttaten, vor der Sabotierung der Gewerkschaften. Dieser Druck stieß oft bei der Regierung auf ein in der Furcht begründetes Zögern. Wenn sich die Lage in Frankreich nun gebessert hat, dann vor allem dank der Gewerkschaften und insbesondere der Organisationen der Transportarbeiter, die sich weigerten, dem sowjetischen Imperialismus in die Hände zu spielen. Es ist völlig klar, daß die Gewerkschaften der Eisenbahner, Seeleute, Hafenarbeiter und Transportarbeiter der kommunistischen CGT nicht mehr imstande sind, ohne unsere vorherige Zustimmung und unsere Beteiligung Streiks auszulösen. Wir sind nicht Herr der Situation, das wissen Sie, aber die kommunistischen Gewerkschaften haben schon weitgehend ihre Handlungsfreiheit verloren. Sie schlagen daher gegenüber der französischen Arbeiterklasse eine Taktik ein, die nicht neu ist. Sie fordern eine Aktionsgemeinschaft im Namen der Einheit der Arbeiterklasse, die allen Arbeitern am Herzen liegt, um damit ihre Pläne zur Eroberung der politischen Gewalt und ihre Machtgelüste zu rechtfertigen. Unsere Bewegung steht noch vor großen Schwierigkeiten. Wir wollen weder unsere Schwäche verbergen noch den Einfluß der Kommunisten bestreiten, der in Frankreich und Italien wie auch in anderen Ländern immer noch sehr stark ist. Er ist immer noch sehr stark, weil die soziale Frage nicht gelöst ist.

Im Augenblick verhandeln unsere Gewerkschaften mit der Regierung über die Festsetzung von Löhnen, die mit den Lebenshaltungskosten im Einklang stehen. Unser Bestreben richtet sich auf die Festsetzung eines annehmbaren Mindestgrundlohnes. Es handelt sich hierbei um ein äußerst schwerwiegendes soziales Problem. Die Regierung gestattet durch ihr Verhalten in weitgehendem Maße die Ausbreitung der kommunistischen Propaganda und verschafft ihr Nahrung.

Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß andere gewerkschaftliche Organisationen den Kommunisten gegenüber eine zwiespältige Haltung einnehmen. Die Haltung der christlichen Gewerkschaften, die mit den französischen Kommunisten zusammenarbeiten, begünstigt in hohem Maße die Durchführung der kommunistischen Vorhaben. Eine Abklärung auf internationaler Ebene ist erforderlich. Die Beziehungen unserer Bewegung mit den christlichen Gewerkschaften müssen aus der Ungewißheit heraustreten. Nur der Zusammenschluß der freigewerkschaftlichen Kräfte kann in Frankreich den totalitären Bestrebungen Widerstand leisten und Freiheit und Demokratie retten. Wir sind zum Zusammenschluß bereit, aber wir müssen wissen, mit wem und unter welchen Bedingungen wir eine Bindung eingehen. Und doch liegt darin eine absolute Notwendigkeit, wenn Frieden, Freiheit und Demokratie verteidigt werden sollen. In Italien und Frankreich ist die Situation am schlimmsten. Hier droht die unmittelbarste Gefahr, wie Kollege Oldenbroek bereits erklärt hat. Die Worte „Demokratie, Freiheit und Frieden“ stünden in Gefahr, ihren Sinn zu verlieren, sagte Becu, aber ich glaube dies nicht. Wir haben uns nicht fähig gezeigt, ihren wahren Inhalt zu erhalten, aber wir hätten uns dazu nicht hergeben dürfen; wir sind zum Kampf bereit, wenn sie ihn anders nicht wiederfinden können.

Die Freiheit und die Demokratie stehen in Gefahr, erwürgt zu werden. Wir müssen daher vorbeugende Maßnahmen treffen. Wir müssen die Freiheit und die Demokratie verteidigen. Wir dürfen nicht zulassen, daß diejenigen, die sich ihrer nur bedienen würden, um sie für die anderen, d. h.

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
	Misr Fluvial Workers' Union — Cairo (Binnenschiffer)	500y)	?	I)
	Alexandria Taxi Drivers' Union (Taxichauffeure)	?	?	I)
	Ismailia Chauffeurs' Union (Chauffeure)	150	200	?
	Zagazig Motor Drivers' Union (Chauffeure)	200	150	?
	Port Said Transport Workers' Union (Transportarbeiter)	?	?	I)
	General Omnibus Co. Workers' Union — Boulac, Cairo (Autobuspersonal) . .	500y)	?	I)
	Alexandria Mercantile Navy Staff Syndicate (Seeleute)	500y)	?	550
Eire				
	Irish Seamen and Port Workers' Union (Seeleute und Hafendarbeiter)	1 000	1 000	1 000x)
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	5 000	5 000	5 000x)
Finland				
	Finlands Sjömans-Union (Seeleute) . . .	6 363	6 562	6 520
	Finlands Maskinmästare-Förbund (Schiffsmaschinisten)	1 400	1 300	1 754
	Finlands Transportarbetare-Förbund (Transport- und Hafendarbeiter)	22 642	13 928	S)
	Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	15 153	15 125	15 511
	Finlands Lokomotivmannaförening (Lokomotivpersonal)	3 500	3 750	3 830
France				
	Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute)	—	5 750	5 000
	Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Schiffsoffiziere)	—	600	2 000
	Fédération Nationale des Ports et Docks (Hafendarbeiter)	—	?	2 000
	Fédération Syndicaliste Confédérée des Travailleurs des Chemins de Fer de France et d'Union Française (Eisenbahner)	—	45 000	50 000x)
	Fédération Nationale „FO“ des Transports (Straßenverkehrsarbeiter)	—	11 302	10 638
	Fédération des Travaux Publics et des Transports (Beamte des Verkehrsministeriums und Luftfahrtpersonal)	3 000	3 000	3 000

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Germany				
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	197 804	137 098	186 944
	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	282 084	402 024	442 638
	Gesamtverband der öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie des Transportes Groß-Berlins	—	—	4 892
	Gewerkschaft der Eisenbahner Groß-Berlins	—	—	2 000
Great Britain				
	National Union of Seamen (Seeleute) . .	55 000	55 000	60 000
	Navigators and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	12 500	12 500	12 500
	Radio Officers' Union (Bordfunker) . .	6 000	5 750	5 366
	Transport and General Workers' Union (Transport- und Hafendarbeiter)	250 000	250 000	250 000
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	434 009	434 000	394 833
	Associated Society of Locomotive Engineers & Firemen (Lokomotivpersonal) .	74 859	81 219	73 967
	Railway Clerks' Association (Eisenbahnverwaltungspersonal)	90 361	88 978	83 644
	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)	40 000	40 000	40 000
	Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrleute und Chauffeure) . .	20 000	20 000	20 000
Greece				
	Fédération Panhellénique des Gens de Mer (Seeleute)	—	—	25 000
	Dockers' and Porters' Federation of Greece (Hafendarbeiter)	o)	o)	o)
	Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	o)	o)	10 800
	Greek Motor Transport Workers' Federation (Kraftfahrer)	o)	o)	o)
Hongkong				
	Hongkong Seamen's Union (Seeleute) . .	3 119	3 000x)	I)

für uns, abzuschaffen, sie mißbrauchen. Wir werden uns nicht von den Protesten der Freiheitsmörder täuschen lassen, die sich als Märtyrer aufspielen, wenn Verteidigungsmaßnahmen gegen sie ergriffen werden; denn erst, wenn wir dies tun, geben wir den großen Prinzipien der Demokratie und der Freiheit ihren wahren Inhalt. Man muß den Mut haben, gewisse Organisationen als falsche Gewerkschaftsorganisationen bloßzustellen; die CGT in Frankreich ist eine davon. Unsere Kameraden müssen es wissen. Sie müssen wissen, daß die Gewerkschaftsbewegung und die CGT nichts gemeinsam haben. Die CGT ist zu einer Zweigstelle der kommunistischen Partei geworden.

Man muß der Wirklichkeit Rechnung tragen. Italien und Frankreich sind durch die kommunistische Strategie bedroht. Wir haben Hilfe nötig, aber nicht nur materieller Art. Diese Hilfe muß sich in alle Formen kleiden: Dokumentation, Propaganda, moralische Unterstützung u. a. m.

Aber man darf sich nicht ausschließlich mit den Vorgängen in Italien und Frankreich befassen. Der Weltfriede ist bedroht. Wir steuern einem neuen Konflikt zu. Die Tage des Friedens sind bereits vorüber. Es macht sich eine gewisse Gleichgültigkeit geltend bei der Betrachtung der Ereignisse im Fernen Osten, am anderen Ende der Welt. Man ist sich der Bedeutung eines neuen Weltkrieges in so hohem Maße bewußt, daß Herz und Verstand sich ganz einfach weigern, eine solche Möglichkeit auch nur in Betracht zu ziehen. Und doch haben Tausende Arbeiter bereits jetzt den Frieden verloren. Wir weigern uns, an den Krieg zu denken, weil wir ihn nicht wollen. Aber wir müssen Stellung beziehen, damit hinter uns die Arbeitermassen Stellung beziehen können. Befinden wir uns in Korea vor einem Versuch, der die Reaktion und den Widerstand der Völker und der Arbeiterklasse gegenüber der Aggression erproben soll? Ohne Zweifel. Aber wenn wir nicht sichtbar vor aller Welt Widerstand leisten, dann ist es um uns geschehen. Es gibt geschichtliche Beispiele, die wir nicht vergessen haben und nicht vergessen können. Der Friedenswille und die Kompromisse in Europa haben Aggression und den zweiten Weltkrieg nicht verhindert. Wenn ein entschlossener und wirksamer Widerstand gegen die Vorgänge in Korea sich nicht geltend macht, dann werden ohne Zweifel morgen schon weitere Konflikte im selben Weltteil, aber auch in Europa, ausbrechen. Der Widerstand darf nicht nur militärischer Art sein, er muß alle möglichen Formen annehmen; denn wir wissen, daß die Lehren, die Moskau aus den Ereignissen zieht, die kommunistischen fünften Kolonnen bereits morgen, ja schon heute zur Verstärkung ihrer Tätigkeit zwingen. Die Kommunisten werden ihre Anstrengungen verdoppeln in allen Zweigen des Verkehrs: in der Schifffahrt, in den Häfen, auf den Eisenbahnen und im Luftverkehr. Gegen diese Betriebe wird sich der Hauptangriff der Propaganda richten, nicht nur, weil es sich um einen entscheidenden, für die Völker lebenswichtigen wirtschaftlichen Sektor handelt, sondern auch, weil dieser Sektor eine erste Rolle spielt in allen militärischen Operationen und weil durch seine Lähmung der größte Schaden entsteht.

Wir müssen daher auf diesen Angriff, von dem ich bereits gesprochen habe, gefaßt sein, vor allem in Italien und in Frankreich. Ihn voraussehen, heißt Abwehrmittel suchen. Bisher lag die Initiative immer bei den Kommunisten, handle es sich nun um den Appell von Stockholm, den Appell des WGB oder die Sabotageversuche und Sabotage-Organisationen, die es nicht nur in Deutschland, sondern auch in Frankreich

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Iceland				
	Sailors & Fishermen's Union (Seeleute und Fischer)	1 522	1 522	1 500x)
India				
	Indian Seamen's Union (Seeleute) . . .	?	?	?
	Maritime Union of India (Schiffsoffiziere)	900	1 087	1 000
	Bombay Coastal Seamen's Union (Seeleute in der Küstenfahrt)	—	—	5 000 F)
	All-India Port and Dock Workers' Federation (Hafenarbeiter)	—	34 000	34 000x)
	All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahner)	?	?	287 000
	National Union Railwaymen of India and Burma (Eisenbahner)	3 000x)	3 000x)	?
Israel				
	Jewish Masters', Officers' and Seamen's Union (Seeleute)	300x)	?	820
	International Union of Railway, Post & Telegraph Employees in Palestine (Eisenbahner)	850	?	I)
Italy				
	Federazione Gente del Mare (Seeleute) .	—	—	10 000F)
	Federazione Nazionale dei Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	—	—	4 000M)
	Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner)	—	—	15 000
Jamaica				
	Maritime Union of Jamaica (Seeleute) .	?	?	I)
	Jamaica Government Railway Employees' Union (Staatsbahnangestellte) .	1 923	?	I)
	Tramway, Transport and General Workers' Union (Straßenbahner und Transportarbeiter)	500	500	?
Japan				
	All-Japanese Seamen's Union (Seeleute)	—	—	145 229
	National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	—	—	450 000
	Federation of Municipal Transport Workers' Unions (Städt. Verkehrspersonal) .	—	—	30 000
	General Federation of Taxi Workers' Unions (Taxichauffeure)	—	—	4 446

gibt. Wir haben uns bisher darauf beschränkt, sie abzuwehren. Es ist nun an uns, die Initiative zu ergreifen, um den Arbeitermassen die drohende Gefahr ins Bewußtsein zu rufen. Wir sind überzeugt, daß, wenn eine Reaktion unsererseits sich einstellt, eine Reaktion, die erstarkt und Widerhall findet, daß, wenn wir den Mut haben, Stellung zu beziehen, und es die Massen wissen zu lassen, eine Kraft entstehen wird, der niemand und nichts widerstehen kann.

Es scheint uns, daß mit dem Schuman-Plan ernstlich an die Organisation Europas geschritten wird. Auch diese Pläne sind ein Grund, um uns für den Frieden einzusetzen. Das Problem Eisen, Kohle und Stahl berührt weitgehend das Transportproblem. Ein Transportproblem stellt sich, das von größter Bedeutung ist bei der Preisgestaltung wie auch bei der Verteilung und Verarbeitung der Eisen- und Stahlprodukte. Niemand in Deutschland oder auch anderswo darf diesem Problem den Rücken kehren. Wir müssen uns, als unsere wesentlichste Aufgabe, um die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde bemühen. Der Gedanke ist für die Mitglieder der ITF nicht neu, aber nun hat die Stunde seiner Verwirklichung geschlagen. Wenn wir uns für diese Organisation nachdrücklich einsetzen, dann setzen wir uns auch für den Frieden in Europa ein. Dann sind wir auch auf dem Wege zu der Lösung von Problemen, die uns hier beschäftigen, wie z. B. die 40-Stunden-Woche.

Die ITF muß mehr denn je Kühnheit, Selbstbewußtsein und Tatkraft zeigen. Getreu ihrer Vergangenheit darf sie die Erwartungen der Transportarbeiter der Welt nicht enttäuschen. Kühnheit und Tatkraft müssen uns mehr denn je beseelen.

Der Vorsitzende begrüßte alsdann einen weiteren Gast, der gerade eingetroffen war, Mr. Harvey Brown, Direktor des Arbeitsamtes der amerikanischen Hohen Kommission in Deutschland und ehemaliger Präsident des amerikanischen Verbandes der Metallarbeiter.

H. Brown (Vertreter des amerikanischen Hohen Kommissars): Auf meiner Reise hierher, um an diesem Kongreß als Zuschauer teilzunehmen, hoffte ich, außerhalb des Rampenlichtes zu bleiben, weil ich nicht glaubte, daß Sie einem Regierungsvertreter zuhören wollten.

Ich bin aus mehr als einem Grunde glücklich, hier anwesend zu sein. In erster Linie ist es für mich eine Gelegenheit, meine Bekanntschaft mit einigen hervorragenden Menschen der Gewerkschaftsbewegung zu erneuern. Es ist auch eine Ehre, auf einem Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sprechen zu dürfen. Ich glaube nicht, daß es in den demokratischen Ländern der Welt eine Arbeitergruppe gibt, die eine wichtigere Stellung im Wirtschaftsleben einnimmt, als die Transportarbeiter, sei es auf dem Lande oder auf der See. Diese Überlegung gilt vor allem, wenn man an die Auseinandersetzung zwischen Ost und West denkt.

Ich möchte einiges sagen über meine Erfahrungen in Deutschland. Seit elf Monaten bin ich Arbeitsberater bei dem amerikanischen Hohen Kommissar McCloy. In meiner Stellung komme ich in Berührung mit verschiedenen Dingen in Deutschland, insbesondere mit der Haltung der Arbeitgeber. Unsere Hauptaufgabe in Deutschland ist die einer Besatzungsmacht. Wir haben uns bemüht, den Deutschen unsere Auffassung

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
	Travel Bureau Trade Union (Personal der Reiseagenturen)	—	—	1 912
Kenya				
	Kenya and Uganda Railway Asian Union (Eisenbahner)	1 006	1 800	1 698
Lebanon				
	Union des Syndicats d'Ouvriers du Transport de la République libanaise (Straßenverkehrsarbeiter)	2 500z)	?	I)
Luxemburg				
	Landesverband Luxemburger Eisenbahner	5 200	5 211	5 500
Mexico City				
	Alianza de Tranviarios de Mexico (Straßenbahner)	4 158	4 158	4 017
Netherlands				
	Centrale Bond van Transportarbeiders (Seeleute, Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Straßenverkehrsarbeiter)	29 040	32 264	34 253
	Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	5 660	6 270	6 695
	Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisen- und Straßenbahner)	23 500	25 029	25 411
Netherlands West Indies				
	Surinaamse Haven- en Transportarbeiders Bond (Hafenarbeiter)	400x)	400x)	400x)
New Zealand				
	Federated Seamen's Union of New Zealand (Seeleute)	I)	I)	2 500
	New Zealand Waterside Workers' Union (Hafenarbeiter)	6 755	6 631	S)
	New Zealand Locomotive Engineers, Firemen and Cleaners' Association (Lokomotivpersonal)	2 270	2 285	2 310

der Demokratie nahezubringen. Wenn wir in dieser Aufgabe versagen, so wird dies nicht sein wegen des extremen Kommunismus, sondern weil allzu viele frühere Nazis bedeutende Stellungen in der Industrie, in den Regierungen der Länder und in der Bundesregierung innehaben. Wir dürfen nicht versagen; denn die Zukunft Europas hängt von Deutschland ab. Wenn die Deutschen versagen und sich nicht die Lebensart und die Gewohnheiten eines demokratischen Landes aneignen können, dann wird Europa versagen. Dies klingt vielleicht pessimistisch; aber ich habe in Deutschland einige überraschende Erfahrungen gemacht.

Deutschland macht Fortschritte dank erhöhter Produktionsleistung, aber der Fortschritt ist sehr ungleichmäßig verteilt. Ein ungerecht großer Anteil der Lasten des letzten Krieges liegt auf den Schultern der Arbeiter, und ein allzu großer Anteil der Industrieprofiten wandert in die Taschen der Besitzenden. Es ist sehr überraschend, daß die deutschen Industriellen und Bankiers, die, wie ich annehme, sich nicht sehr von ihren Kollegen in anderen Ländern unterscheiden, keine Lehre aus den Ereignissen gezogen haben. Auch scheinen sie nicht recht zu erkennen, wohin der Kampf zwischen Ost und West führen mag. Dies trifft nicht nur auf Europa zu, sondern auch auf mein eigenes Land. Ich weiß nicht, wie lange man noch warnend die Stimme erheben muß und welche Ereignisse sich noch einstellen müssen, bis die Industriellen und Bankiers einsehen, daß ein gerechterer Anteil der industriellen Gewinne den Arbeitern zufließen muß. Es ist sehr enttäuschend, wenn man vernimmt, was in der ganzen Welt vor sich geht, wenn man weiß, daß diejenigen, die aus dem freien Wettbewerb den größten Vorteil ziehen, nicht erkennen, daß sie um der Sicherheit willen darin einwilligen sollten, nach und nach größere Summen in die Lohntüten der Arbeiter zu legen und ihnen ein bescheidenes Plätzchen am Steuer einzuräumen.

Der Hohe Kommissar, Herr McCloy, sendet Ihnen beste Wünsche für einen erfolgreichen Kongreß. Herr McCloy hat oft erklärt, daß die organisierte Arbeiterschaft eine mächtige Kraft für die Demokratie darstellt. Er ist sich bewußt, daß kein anderer Teil der Gemeinschaft besser in der Lage ist, seinen Einfluß geltend zu machen für die Erhaltung des in den westlichen Demokratien herrschenden sozialen, wirtschaftlichen und politischen Systems. Sein Wunsch ist, daß dieser Kongreß einer der erfolgreichsten Kongresse der ITF sein möge. Auch ich vertraue darauf, daß dieser Kongreß mithelfen wird, die denkenden Menschen der ganzen Welt zu überzeugen, daß die ITF in diesen Tagen der Ungewißheit eine äußerst wichtige Stellung einnimmt. Es muß ihnen zum Bewußtsein gebracht werden, daß die Transportarbeiter die Beachtung finden müssen, auf die sie Anspruch haben und daß die Gerechtigkeit in allen Auseinandersetzungen siegen muß.

Ich danke Ihnen für die Ehre, die Sie mir zuteil werden ließen, indem Sie mir gestatteten, diese kurze Ansprache vor dem Kongreß zu halten. Ich wünsche Ihnen vollen Erfolg.

Der Vorsitzende dankte Harvey Brown für seine Ansprache und bat ihn, die besten Wünsche des Kongresses an den Hohen Kommissar McCloy zu übermitteln.

Anschließend wurde die Aussprache über den Tätigkeitsbericht fortgesetzt.

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Norway				
	Norsk Sjømandsforbund (Seeleute)	18 000	23 000	26 000
	Norsk Maskinistforbund (Schiffsmaschinenisten)	4 000	4 000	4 000
	Norsk Styrmandsforening (Schiffsoffiziere)	3 060	3 114	3 300
	Norsk Transportarbeiderforbund (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarbeiter)	23 627	23 338	23 330
	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	19 202	20 008	20 777
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	2 082	2 159	2 220
Pakistan				
	Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	—	—	57 000
Rhodesia				
	Rhodesia Railway Workers' Union (Eisenbahner)	3 000	3 357	3 910
Saar				
	Einheitsgewerkschaft der Eisenbahner	—	—	11 000M)
St. Lucia				
	St. Lucia Seamen's and Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	416	400x)	400x)
South Africa				
	South African Council of Transport Workers (Transportarbeiter)	3 000	3 000	5 700
Spain				
	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	12 000	12 000	12 000
	Federación Nacional del Transporte UGT (Transportarbeiter)	13 000	13 000	13 000
Straits Settlements				
Singapore				
	National Chinese Seamen's Union (Seeleute)	3 500	3 000x)	3 000x)

M. Machín (Eisenbahnerverband Uruguay): Zum ersten Male hat die junge Gewerkschaft der Eisenbahner Uruguays Gelegenheit, an den Beratungen eines Weltkongresses der ITF teilzunehmen. Da die Umstände dazu geführt haben, daß ich der einzige anwesende Vertreter Lateinamerikas bin, gestatte ich mir, zu dem Teil des Tätigkeitsberichtes zu sprechen, der den neuen Kontinent behandelt.

Zunächst möchte ich die Gelegenheit ergreifen, um diesem bedeutenden Kongreß und der Leitung der ITF die brüderlichen Grüße der Eisenbahner Uruguays und unserer Kameraden in den anderen Transportzweigen zu überbringen. Es ist der Wunsch aller dieser Arbeiter, daß unsere Beratungen von bestem Erfolg begleitet sein mögen.

Im Abschnitt über Lateinamerika, der im Tätigkeitsbericht enthalten ist, sind die Anstrengungen beschrieben, die seit 1948 unternommen wurden, um den Aktionsradius und die Tätigkeit der ITF in Lateinamerika zu vergrößern. Hervorstechende Merkmale dieser Entwicklung sind die Abhaltung einer regionalen Konferenz und die Schaffung eines regionalen Sekretariats. Aus dem Bericht ist ersichtlich, daß seither wenig oder gar keine Fortschritte erzielt wurden. Der Bericht behandelt auch die politischen Diktaturen, eine Krankheit, die offenbar in Lateinamerika einheimisch ist.

Ich bin zum erstenmal in Europa und stelle fest, daß es nie notwendiger war als heute, die Einheit der Arbeiterschaft der freien Länder zu schaffen und zu erhalten. Wir sind in verschiedenen Erdteilen zu Hause, aber wir kämpfen alle für den Frieden, das allgemeine Wohl, die Freiheit und die Zivilisation.

Ein gemeinsames Band der Tradition, der Kultur und der Sprache umschlingt alle Völker Lateinamerikas. Die politischen Verhältnisse unterscheiden sich nur wenig von Land zu Land. Wenn auch einige Länder mehr entwickelt sind als andere, so werden doch überall die Grundsätze der Freiheit und des Wohles des Menschen als wesentliche Postulate anerkannt. In diesem neuen Kontinent mit seinen großen Gebirgsketten, Wäldern, Riesenströmen und Gebieten, in denen der Mensch noch nicht Fuß gefaßt hat und deren Reichtümer noch brach liegen, leben große Völker, die weder eine Adelsklasse noch eine Militärkaste kennen, die den Grundsatz der Gleichberechtigung der Rassen anerkennen und weder einen nationalen noch einen religiösen Haß gegeneinander hegen. Der südamerikanische Kontinent ist eine ideologische und rassische Einheit.

Welches sind unsere Fehler? Ein Wirtschaftssystem, das immer noch kolonial ist, eine geringe industrielle Entwicklung und eine schlechte Verteilung des Reichtums berauben Millionen Indos, Mestizen, Neger und Weiße der Segnungen des Fortschrittes. Gerade der Rückstand in der politischen und gewerkschaftlichen Entwicklung dieser Arbeitermassen liegt den häufigen Staatsstreichen, dem Bestehen der Diktaturen und der Unbeständigkeit unserer demokratischen Einrichtungen zugrunde; aber — und dies ist ein Umstand, der hervorzuheben ist — die Diktatoren sind nicht immer gegen die Arbeiter eingestellt. Oft begünstigen sie die Arbeiterschaft, weil sie ihre Unterstützung als politische Macht suchen. Sie führen für die Arbeiter bedeutende Verbesserungen und Vorteile ein, die sonst nicht erzielt worden wären, schaffen aber dabei eine Vormundschaft, die die Freiheit gefährdet.

Land	Organisation	Stand am 31. Dezember		
		1947	1948	1949
Sweden				
	Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	15 725	15 691	15 000
	Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsmaschinisten)	2 819	3 099	3 248
	Svenska Transportarbetareförbundet (Hafenarbeiter und Straßenverkehrsarbeiter)	42 564	41 595	39 819
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	64 429	66 498	67 237
	Handelstjänstemannaförbundet (Angestellte im Verkehr und in der Luftfahrt)	—	—	3 000
Switzerland				
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	9 687	9 753	9 701
	Schweizerischer Eisenbahnerverband	40 938	42 785	43 365
	Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	—	—	608
Syria				
	Syndicat des Chauffeurs (Kraftfahrer)	1 000z)	I)	I)
Trinidad				
	Seamen & Waterfront Workers' Trade Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	1 800	1 800x)	1 800x)
United States				
	Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	51 000	51 000	51 000
	National Organization of Masters, Mates & Pilots (Schiffsoffiziere)	5 000	9 000	9 000x)
	International Longshoremen's Association (AFL), (Hafenarbeiter)	—	—	55 000M)
	Radio Officers' Union (Bordfunker)	—	—	1 275
	Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	705 882A)	705 882A)	705 882A)
	Air Line Pilots' Association (Flugzeugführer)	—	—	5 000
	International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Eastern ports) (Fuhrleute, Chauffeure und Lagerhausarbeiter)	50 000	50 000	50 000x)
Uruguay				
	Federación Ferroviaria y Ramas Anexas del Uruguay (Eisenbahner)	—	9 000	7 600

Wir wissen, daß die Wesensart Lateinamerikas bei vielen europäischen Kameraden auf Befremden stößt. Diese Kameraden müssen sich aber vor Augen führen, daß unser neuer Kontinent erst vor kurzem seine Einrichtungen geschaffen hat und daß die Völker, und damit auch die Arbeiter, immer noch um die Festigung dieser Einrichtungen kämpfen müssen.

Die Verhältnisse in Europa und Amerika sind in einer Umwälzung begriffen. Wir begrüßen daher die Bestrebungen der ITF, ihre interkontinentalen Beziehungen zu festigen, um eine immer größere Einheit der organisierten Transportarbeiter der Welt herbeizuführen.

Die beiden amerikanischen Erdteile sind die große materielle, wirtschaftliche, geistige und menschliche Reserve, die in diesem Augenblick die Zivilisation besitzt. Wir organisierten Arbeiter müssen diese Mittel einsetzen zur Verwirklichung unserer Ziele: Frieden und Fortschritt.

Wir in Lateinamerika sind in gewerkschaftlichen Angelegenheiten wenig erfahren und bedürfen daher der Unterstützung und der Hilfe unserer erfahrenen und angesehenen europäischen Kollegen. Dieser Beistand wird gegenseitig sein, denn wir besitzen den Mut und die Jugend, die zur Erschließung unseres Erdteiles erforderlich sind. Wir werden durch geduldige und hingebende Arbeit Millionen von Arbeitern für unsere Sache gewinnen, und wir werden auch verhindern, daß sie totalitären Bestrebungen zum Opfer fallen.

Zur Förderung unserer Ziele ist notwendig, daß die ITF die Fortsetzung und den Ausbau der Tätigkeit des lateinamerikanischen Zweigsekretariates beschließt, einen aktiven Zusammenschluß unserer Gewerkschaften in die Wege leitet und vor allem eine geschickte gewerkschaftliche Politik verfolgt, die zur Konsolidierung der im Entstehen begriffenen Gewerkschaften und zu wertvollen Fortschritten führt. Mit dem Wunsche, daß die Arbeit in Lateinamerika von der ITF intensiver fortgeführt werden möge, erkläre ich meine Zustimmung zum Tätigkeitsbericht.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuterverband): Unser deutscher Freund Hans Jahn hat in seiner Begrüßungsansprache Finnland unter den Ländern aufgeführt, die von Rußland bedroht sind und in Gefahr stehen, ihre Freiheit zu verlieren. Die finnische Delegation war über diese Bemerkung erstaunt. Vielleicht geziemt es sich nicht, Bemerkungen über Begrüßungsansprachen zu machen, aber da offenbar das Mißverständnis ziemlich verbreitet ist, gebe ich im Namen der finnischen Delegation folgende Erklärung ab: Wir Finnen genießen volle Freiheit. Wir fühlen uns ebensowenig bedroht wie irgend ein anderes demokratisches Land. Bis zum Waffenstillstand von 1944 waren unsere bürgerlichen Freiheiten eingeschränkt, weil damals sehr starke faschistische Kräfte am Werk waren, die vom faschistischen Italien und von Nazideutschland unterstützt wurden. Wir glauben nicht, daß irgendeine Großmacht die Absicht hat, Finnland als unabhängigen Staat zu vernichten.

Was die argentinische Frage anbetrifft, so kann ich melden, daß die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation — eine regionale Vereinigung der norwegischen, dänischen, schwedischen und finnischen Hafenarbeiter, Seeleute, Eisenbahner usw. — auf ihrer Jahreskonferenz in Norwegen im Juni 1950 eine Entschließung annahm, welche die Hafenarbeiter und Seeleute zum Boykott der argentinischen Schiffe aufforderte.

- x) schätzungsweise
- o) Beziehungen unterbrochen, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
- y) Bestand 1947
- z) Bestand 1946
- I) Mitgliedschaft unwirksam, im Gesamtbestand nicht eingerechnet
- S) Mitgliedschaft suspendiert
- A) „vereinbarter Bestand“, d. h. festgesetzt auf Grund einer Vereinbarung zwischen Mitgliedsverbänden der RLEA über die Kostenverteilung
- F) Beigetreten im Februar 1950
- M) Beigetreten im Mai 1950

Die Gewerkschaften wurden ersucht, bei den argentinischen Gesandtschaften in ihren Ländern gegen die Verletzung der Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien zu protestieren. Auch die finnischen Gewerkschaften hörten diesen Appell der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation. Der finnische Seeleuteverband sandte eine Delegation zur argentinischen Legation in Helsinki. Wir forderten die Wiederherstellung der Gewerkschaftsfreiheit und die Entlassung der verhafteten Funktionäre der streikenden Gewerkschaften. Der argentinische Geschäftsträger war besorgt über den Boykott und erklärte, dieser schädige die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Ich hoffe, daß die Aktion zur Unterstützung der argentinischen Seeleute ausgedehnt und in allen Ländern durchgeführt wird.

Erster Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Folgender Bericht lag dem Kongreß vor:

„Der Kongreß beschloß, die Mitglieder des Mandatsprüfungsausschusses von den Vertretern der Benelux-Gruppe, Deutschland, Großbritannien, der skandinavischen Gruppe und der Vereinigten Staaten ernennen zu lassen. Ernannt wurden:

J. F. Remackel, Luxemburg
H. Bracht, Deutschland

J. G. Baty, Großbritannien
Th. Laurson, Dänemark

J. Hawk, Vereinigte Staaten

Die Kommission tagte im Beisein des Kollegen Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär, und unter dem Vorsitz des Kollegen J. G. Baty, der mit der Berichterstattung an den Kongreß beauftragt wurde.

Die Kommission prüfte alle ihr vorgelegten Beglaubigungen und stellte fest, daß 63 angeschlossene Organisationen durch 181 Delegierte (darunter einer als bevollmächtigter Stellvertreter) und 28 Ersatzmänner auf dem Kongreß vertreten sind. Die Gesamtmitgliedschaft der vertretenen Organisationen beträgt 3 366 779 von einer Gesamtmitgliederzahl der ITF von annähernd 5 300 000. Die Kommission empfiehlt, die Beglaubigungen dieser Delegierten anzuerkennen.

Folgende, der ITF nicht angeschlossene Transportarbeiterorganisationen sind ebenfalls vertreten:

Italienische Gewerkschaft der Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer; Vertreter: Giulio Martelli.

Italienische Unabhängige Eisenbahner-Gewerkschaft; Vertreter: C. Capeletto und C. Baldessare.

Neuseeländische Gewerkschaft der Schiffsköche und -kellner; Vertreter: W. A. Fox.

Aufnahmegesuche der beiden italienischen Gewerkschaften werden gegenwärtig vom Exekutivkomitee beraten. Wie wir hören, sind die Aussichten für einen baldigen Anschluß günstig. Wir schlagen dem Kongreß vor, diese drei Organisationen und ihre Vertreter als Gastdelegierte in unserer Mitte herzlich willkommen zu heißen.

Nationale und internationale Gewerkschaftsorganisationen, mit denen die ITF kameradschaftliche Beziehungen unterhält, sind durch folgende Gastdelegierte vertreten:

Finanzbericht

für die Jahre 1948 und 1949

Während der ersten Nachkriegszeit war es der ITF gerade möglich, ihr Auskommen zu fristen. Der vorliegende Finanzbericht aus den Jahren 1948 und 1949 zeigt jedoch ein viel erfreulicheres Bild. Bei sorgfältiger Verwaltung sollte es möglich sein, unsere Finanzen, die in den Kriegsjahren erschöpft worden sind, wieder aufzubauen.

Die Einnahmen der Hauptrechnung beliefen sich

1947 auf	£ 20 666.8.1.
1948 auf	£ 28 212.5.5.
1949 auf	£ 41 317.5.0.

Die Erhöhung des Einkommens für das Jahr 1948 im Vergleich mit 1947 ist Neuanschlüssen, höheren Mitgliederzahlen bereits angeschlossener Verbände und der Erhöhung der Mitgliederbeiträge ab 1. 7. 1948 zuschreiben, die auf dem Osloer Kongreß beschlossen wurde. Überdies wurde die Liegenschaft der ITF in Amsterdam an uns zurückgegeben und wird in unserer Rechnung im Werte von £ 1890 (£ 3000 abzügl. £ 1110 Hypothek) aufgeführt.

Die Erhöhung des Einkommens im Jahre 1949 gegenüber 1948 ist verschiedenen Gründen zuzuschreiben. Ein wichtiger Faktor war, daß den deutschen Organisationen gegen Ende 1949 ausländische Devisen bewilligt wurden, zur Erfüllung gewisser Verpflichtungen im Auslande. Dadurch wurden wir in die Lage versetzt, in unserer Rechnung die Mitgliederbeiträge der deutschen Organisationen aufzuführen. Die ersten Überweisungen aus Deutschland trafen anfangs 1950 ein. Ein anderer Faktor war, daß sich die Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Jahre 1949 voll auswirkte. Die Zahlen der Tabelle 3 geben darüber Aufschluß. Und schließlich wurden durch die Abwertung des englischen Pfundes unsere Guthaben im Auslande um ungefähr £ 1773 aufgewertet.

Die Ausgaben der Hauptrechnung beliefen sich

1947 auf	£ 19 588.19.6.
1948 auf	£ 25 378. 0.5.
1949 auf	£ 33 551.11.5.

Zu der Zahl für das Jahr 1949 muß der Betrag von £ 5 583.6.2. hinzugerechnet werden. Es handelt sich um Überweisungen an unsere Sonderfonds (£ 3000), Abschreibungen auf Auto, Büromaschinen und Mobiliar (£ 1 517.3.1.) und uneinbringliche Forderungen (£ 1 066.3.1.) einschließlich £ 1 035.5.0. an geschuldeten Mitgliederbeiträgen des ausgeschlossenen Französischen Transportarbeiterverbandes. (Weitere Einzelheiten über Einnahmen und Ausgaben sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen).

Die beachtliche Erhöhung der Ausgaben während der Berichtszeit ist zur Hauptsache der vergrößerten Tätigkeit der ITF zuzuschreiben. Mit dem Wachstum unserer Organisation nahm auch die Arbeit zu und erforderte mehr Personal, die Veranstaltung einer größeren Zahl von Tagungen und Konferenzen und viel häufigeres Reisen. Erhöhungen der Gehälter der Sekretäre und des Personals, wie auch Erhöhungen der Kosten für Büroeinrichtungen und der Fahrpreise spielten ebenfalls mit. Schließ-

- J. H. Oldenbroek für den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften,
- D. Follows und W. L. Vickerstaff für die Internationale Föderation der Flugzeugführerverbände,
- J. Christensson für die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation,
- Henry Rutz für die AFofL.
- Henry Kirsch für den Ausschuß der AFofL für Freies Gewerkschaftswesen,
- C. Canini für den Italienischen Gewerkschaftsbund.

Mit Freude stellen wir fest, daß folgende offizielle Stellen und Körperschaften ihr Interesse an der Arbeit der ITF bekundet haben:

Die Amerikanische Hohe Kommission für Deutschland, vertreten durch General C. Gross, Landeskommissar für Württemberg-Baden und die Herren N. S. Friedmann, H. W. Baker, Dr. E. Young und G. Willis,

die Britische Hohe Kommission für Deutschland, vertreten durch Mr. R. G. Exley,

der Landtag von Württemberg-Baden, vertreten durch seinen Präsidenten Dr. Wilhelm Kell,

die Regierung von Württemberg-Baden, vertreten durch den Verkehrsminister, Herrn Steinmayer, und den Leiter des Arbeitsministeriums, Herrn Ministerialdirektor David Stetter,

der Stadtrat von Stuttgart, vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. A. Klett,

das Internationale Arbeitsamt, vertreten durch Herrn J. Schuil,

die Marshall-Plan-Verwaltung, vertreten durch Herrn D. J. Saposs.

Die Kommission hält es für ihre Pflicht, darauf hinzuweisen, daß hinsichtlich der den Organisationen nach Art. XIV Ziff. 4 u. 5 der ITF-Satzungen zustehenden Stimmen Schwierigkeiten aufgetaucht sind. Sie ist der Überzeugung, daß die Anwendung dieser Bestimmungen, wie sie augenblicklich in Kraft sind, Auswirkungen haben würde, deren Vermeidung sie für ratsam hält. Die Kommission empfiehlt daher den für Satzungsfragen zuständigen Organen, diese Frage nach allen Gesichtspunkten hin zu prüfen, um sicherzustellen, daß das Stimmrecht auf die eine oder andere Art auf die an die ITF gezahlten Beiträge abgestimmt wird.

Sie hält es ferner für ihre Pflicht, darauf hinzuweisen, daß alle angeschlossenen Organisationen dafür sorgen sollten, daß die Mitgliedsbeiträge für das dem Kongreß vorangehende Vierteljahr gemäß Art IV Ziff. 5 der Satzungen bezahlt werden.“

J. G. Baty (Vorsitzender und Berichterstatter des Mandatsprüfungsausschusses): Ich habe die Aufgabe, Ihnen den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses zu unterbreiten. Da er Ihnen vorliegt, will ich ihn nicht verlesen, aber ich möchte Sie auf den dritten Absatz auf Seite 1 hinweisen, der lautet:

lich führte die Abwertung des englischen Pfundes im letzten Vierteljahr von 1949 zu einer Erhöhung unserer Auslagen (in Pfund Sterling berechnet) in gewissen Ländern außerhalb des Sterlinggebietes.

Die Bilanz für 1949 zeigt einen zufriedenstellenden Fortschritt seit dem Vorjahre. Auf zwei Punkte muß jedoch aufmerksam gemacht werden. Erstens betrug der Saldo der Hauptrechnung am 31. Dezember 1949 immer noch nur £ 8 515.1.0. und zweitens war die Einnahme aus Mitgliederbeiträgen während 1949 aufgebläht, denn sie enthielt eine erhebliche deutsche Nachzahlung für 1948, so daß die eigentliche Einnahme für 1949 £ 35 000.0.0. betrug.

Im Haushaltsplan für 1950 wird das Einkommen aus Mitgliederbeiträgen auf £ 38 000 geschätzt, die Auslagen auf £ 36 000. Der voraussichtliche Einnahmenüberschuß beträgt somit nur £ 2 000. Falls Reserven aufgebaut werden sollen ohne Verminderung der Auslagen, so muß das Einkommen aus Mitgliederbeiträgen ansteigen. Dies kann auf drei Wegen erreicht werden: 1) durch neue Beitritte; 2) durch die Erhöhung der angeschlossenen Mitgliederzahl im Falle gewisser Gewerkschaften, und 3) dadurch, daß angeschlossene Organisationen, die herabgesetzte oder gar keine Beiträge zahlen, ihre Verpflichtungen einsehen.

Sonderfonds

Neben der Hauptrechnung hat die ITF eine ganze Reihe von Sonderfonds, die für Hilfeleistung und andere Sonderzwecke geschaffen worden sind. Bisher sind diese Fonds durch freiwillige Beiträge angeschlossener Verbände aufgefüllt worden. Im Jahre 1949 war die ITF zum erstenmal seit dem Kriege in der Lage, an diese Fonds aus ihrer Hauptrechnung beizutragen.

Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds Edo Fimmen

Für die Berichtsjahre beliefen sich die Beiträge an den gewerkschaftlichen Wiederaufbaufonds Edo Fimmen insgesamt auf £ 6 218.17.0., während die Auslagen £ 4 937.12.2. betragen (S. Tabelle 4).

Spanischer Gewerkschaftsfonds

Dieser Fonds wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 1947 eröffnet. Sein Zweck liegt in der Förderung der illegalen Tätigkeit der Transportarbeiter in Franco-Spanien und in der Hilfeleistung an einzelne Gewerkschafter. Während der Berichtsjahre beliefen sich die Einnahmen auf £ 2 348.12.11., während die Auslagen £ 1 569.12.10. ausmachten (S. Tab. 5).

Allgemeiner Unterstützungsfonds

Der Allgemeine Unterstützungsfonds ist, wie früher, für Beistand an Gewerkschafter verwendet worden, die sich in Not befinden. Solche Zahlungen wurden an Gewerkschafter in Österreich und Deutschland sowie an Gewerkschafter aus Osteuropa gemacht, die sich im Exil befinden. Im Jahre 1948 beliefen sie sich auf insgesamt £ 780.10.10., im Jahre 1949 auf £ 171.9.11.

Fernöstliches Sekretariat

Geldmittel zur Finanzierung der Tätigkeit des Sekretariats in Singapur, das in erster Linie zur Hilfeleistung an asiatische Seeleute errichtet worden ist, sind von den Seeleutegewerkschaften der ITF für die Jahre 1948 und 1949 zur Verfügung gestellt worden. (S. Tabelle 6.)

„Die Kommission prüfte alle ihr vorgelegten Beglaubigungen und stellte fest, daß 63 angeschlossene Organisationen durch 181 Delegierte (darunter einer als bevollmächtigter Stellvertreter) und 28 Ersatzmänner auf dem Kongreß vertreten sind. Die Gesamtmitgliedschaft der vertretenen Organisationen beträgt 3 366 779 von einer Gesamtmitgliederzahl der ITF von annähernd 5 300 000. Die Kommission empfiehlt, die Beglaubigungen dieser Delegierten anzuerkennen.“

Im Bericht sind weitere Organisationen aufgeführt. Der Ausschuß schlägt vor, die als Gastdelegierte aufgeführten Kollegen herzlich willkommen zu heißen.

Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nun auf den zweitletzten Absatz des Berichtes lenken. Es heißt dort, daß der Ausschuß es für seine Pflicht hält, auf gewisse Schwierigkeiten hinzuweisen, die entstanden sind infolge der bisherigen Praxis im Zusammenhang mit Artikel XIV, Ziffer 4 und 5 der Satzungen, welche eine zeitweilige Herabsetzung der Mitgliedsbeiträge gestatten. Mit diesen Satzungsbestimmungen wird ein besonderer Zweck verfolgt. Der Ausschuß möchte besonders darauf hinweisen, daß die Herabsetzung der Beiträge lediglich vorübergehend sein sollte. Der Ausschuß stimmte der bisher geübten Praxis zu und gab den betreffenden Gewerkschaften das Stimmrecht. Aber er ist der Auffassung, daß es hier um einen Grundsatz geht, der von den leitenden Organen der ITF behandelt werden sollte. Der Ausschuß hielt es im Hinblick auf die Zukunft für nötig, auf die Sache aufmerksam zu machen.

Auch der letzte Absatz des Berichtes bezieht sich auf eine Sache, der nach Ansicht des Ausschusses Aufmerksamkeit zu widmen ist. Infolge von Währungsschwierigkeiten und anderen Faktoren konnten gewisse Organisationen ihre Mitgliedsbeiträge nicht einschließlich des dem Kongreß vorangehenden Vierteljahres bezahlen. Um Schwierigkeiten zu vermeiden, schlagen wir vor, daß in Zukunft die nötigen Schritte getroffen werden, um dafür zu sorgen, daß die Bestimmungen von Artikel IV, Ziffer 5, erfüllt sind.

Durch die Annahme dieser Anregungen würde die Arbeit des Mandatsprüfungsausschusses erleichtert, der sich bei seinen Entscheidungen sowohl an die Satzungen als auch an die bisherige Praxis gehalten hat. Der Ausschuß hat sich bemüht, jedermann zu befriedigen. Seine Bemerkungen sind nicht vom Wunsche diktiert, irgend jemandem Vorwürfe zu machen, aber die ITF ist eine wichtige Körperschaft, und wir appellieren daher an alle, die es angeht, die Satzungsbestimmungen voll einzuhalten.

Dies ist nur ein erster Bericht; weitere Fragen bedürfen noch der Abklärung. Da ist z. B. unser Freund Harvey Brown eingetroffen. Wir wußten zunächst nichts von seiner Ankunft, und er ist daher im Bericht nicht erwähnt. Aber auch andere Fragen sind noch zu besprechen.

Ich habe das Vergnügen, den Bericht dem Kongreß zur Annahme zu empfehlen.

Der erste Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wurde ohne Diskussion einstimmig genehmigt.

Am Nachmittag fanden Sektionssitzungen statt.

Fonds des Aktionsausschusses

Entsprechend der Empfehlung einer Konferenz der Seeleute- und Hafearbeitersektion der ITF, die Ende August 1949 in Rotterdam stattfand, wurde eine antikommunistische Kampagne beschlossen. Die Hafearbeitergewerkschaften sind an dieser Kampagne, die vor allem in den Häfen geführt werden muß, besonders interessiert und wurden daher zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert. Die ersten Beiträge trafen Ende 1949 ein. Auslagen sind bis zum 31. 12. 1949 nicht entstanden. (S. Tab. 7.)

London, im Juni 1950

5. Tag

Dienstag, den 25. Juli 1950

Vormittagssitzung

Tätigkeitsbericht (Schlußwort)

O. Beu (Amtierender Generalsekretär): Zunächst möchte ich einen herzlichen Dank an den Kongreß richten, weil im Plenum keine Klagen laut geworden sind über die sehr späte Verteilung des Tätigkeitsberichtes. Ich danke insbesondere den Delegierten, die ihn erst bei der Eröffnung des Kongresses ausgehändigt erhielten, für ihre Bemühungen, ihn dennoch gründlich zu lesen.

Es wurde sehr wenig Kritik geübt. Die Diskussion war frei und offen. Alle Delegierten, die ans Rednerpult traten, taten dies in einem Aufbauwillen, wie denn auch alle aufgeworfenen Fragen aufbauender Natur sind. Man könnte zu jedem einzelnen der angeschnittenen Probleme eine ganze Rede halten. Ich kann nicht eine ausführliche Antwort an alle Vorredner geben, obschon ich dies gern täte; denn wir haben noch eine ganze Reihe anderer Fragen zu besprechen.

Ein persönlicher Dank geht an Kollegen Deakin für seine freundlichen Worte. Ich glaube, er hat etwas übertrieben. Ich bin des Lobes nicht würdig, das auszusprechen er so freundlich war. Er verknüpfte meinen Namen mit denen meiner Vorgänger, mit dem des großen Edo Fimmen und seines Nachfolgers Oldenbroek, dem der Dank der ITF gebührt für die Fortsetzung der Politik, die Fimmen im Laufe der vielen Jahre seiner Tätigkeit als Generalsekretär befolgte. Ich bin erst seit kurzer Zeit bei der ITF als amtierender Generalsekretär. Sie werden alle mit mir darin einiggehen, daß ich in einem schwierigen Augenblick zur ITF kam. Kollege Oldenbroek hatte eine sehr schwere Aufgabe zu übernehmen, eine Aufgabe, die wahrscheinlich schwieriger ist als das, was je irgend jemand in der Gewerkschaftsbewegung zu leisten hatte und die den größten Teil seiner Zeit in Anspruch nimmt. Ich möchte ihm daher um so mehr danken für die Hilfe, die er dem Sekretariat der ITF und mir persönlich während der kurzen Zeit meiner Tätigkeit in der ITF hat angedeihen lassen. Es ist in nicht geringem Grade ihm zu verdanken, daß das Sekretariat imstande war, seine Arbeit ohne die geringste Unterbrechung fortzuführen.

Wie gesagt, fiel mein Amtsantritt in eine schwierige Zeit, denn wir mußten einige sehr bedeutende Beschlüsse fassen. Wir mußten mehrere Sektionen der ITF auffordern, die schärfsten Maßnahmen zu ergreifen, die innerhalb der ITF möglich sind. Wir mußten zwei internationale Aktionen beinahe gleichzeitig beginnen. Dazu kamen noch die Vorbereitungsarbeiten dieses Kongresses.

Ich will mich nun zunächst zu den Worten der Kollegen Deakin und Kummernuss über das Problem der Jugend, des Nachwuchses und der Bildung äußern. Es ist nicht das erste Mal, daß ein Kongreß der ITF diese Frage behandelt. Dies geschah auch 1948 auf unserem Osloer Kongreß. Es handelt sich um eine Frage größter Bedeutung für die ganze Gewerkschaftsbewegung. Da ist z. B. die Frage des Austausches junger Gewerkschafter. Die ITF hat auf diesem Gebiet dank der Mitarbeit ver-

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1948

Aktiven		£	s	d	£	s	d
18 Goldbarren				5 041.12.			15.16. 0.
Kassenbestand				52.13.11.			1 585.17. 8.
Bankguthaben							623.16. 8.
A. B. Jordbruketankbanken, Stockholm		418.14.	2.				60.11. 4.
Arbeiterbank, Wien		2 088.11.	0.				37. 2. 4.
Colonial Trust Co. New York		1 093.	3. 0.				1 786. 1. 0.
Nordiska Föreningsbanken, Helsingfors		1 597.17.	11.	5 198.	6.	1.	5.14. 3.
Verschiedene Debitoren		2 153.17.	4.				887.12. 1.
Fällige Mitgliederbeiträge		1 632.	8. 6.				317. 6. 8.
Fernöstliches Sekretariat							282. 2. 8.
Voraussichtlich rückerstattbare Reparaturkosten (Liegenenschaft Holland)		450.	0. 0.				112. 2. 2.
Vorauszahlungen		429.11.	1.				205.14. 3.
Vorschüsse		2 780.	7. 6.	7 426.	4.	5.	1 448.16. 7.
Guthaben bei Mitgliedsverbänden							682. 0. 3.
Dänische Eisenbahner (C. Vejre)		206.18.	2.				83. 7.11.
Finnische Seeleute		104.12.	4.				211.10. 0.
Norwegische Steuerleute		37.10.	4.				169.13. 3.
Schweizer Eisenbahner		421. 9.	9.	770.10.	7.		21. 9. 5.
Papiervorrat				100.	0. 0.		1 122.10. 8.
				18 589.	7. 4.		3 709. 8. 1.
							9 009. 5. 2.
Mobilien, Büromaschinen		759.16.	0.				385. 2. 0.
Wert am 1. Januar 1948		1 232.	2. 3.	1 991.18.	3.		537.10. 1.
Neuanschaffungen							734. 0. 2.
Auto							6 332.14. 5.
Abschriebener Wert am 1. Januar 1948				17.	0. 0.		963. 0. 4.
Bibliothek (Nominalwert)				1.	0. 0.		1 055. 2. 4.
Immobilien 61 Vondelstraat, Amsterdäm (Schätzungswert)		3 000.	0. 0.				53.17. 8.
Abzüglich Hypothek		1 110.	0. 0.	1 890.	0. 0.		169. 0.11.
Vermögenswerte in Verwahrung		18 800.	0. 0.				2 649.12. 6.
3/4% War Loan zum Nennwert		7 965.	7. 8.	26 765.	7. 8.		26 765. 7. 8.
7 Goldbarren							£ 49 254.13. 3.

Wir haben obige Bilanz vom 31. Dezember 1948 an Hand der Bücher, Kontos, Belege und Abrechnungen ausländischer Gewerkschaften geprüft. Unter Vorbehalt der Bemerkungen in unserem Bericht gleichen Datums an den Geschäftsführenden Ausschuss der Föderation sind wir der Auffassung, daß die Bilanz korrekt erstellt wurde und ein wahrheitsgetreues Bild der Geschäftsführung der Föderation gibt, nach unserem besten Wissen und den uns erteilten Auskünften, und wie dies aus den Büchern, Konten und Abrechnungen ersichtlich ist.

(sig.) Hesketh, Hardy, Hirschfeld & Co.
Geprüfte Rechnungsrevisoren

schiedener Organisationen, darunter der deutschen, bereits einiges geleistet. Als wir nach unserm letzten Kongreß im Exekutivkomitee Besprechungen führten, stellten wir rasch fest, daß eine Aufgabe auf uns wartete, die fast zu groß war für die ITF, selbst bei der Beschränkung auf unser Tätigkeitsfeld. Die Finanzen der ITF sind mit im Spiel, denn viel Arbeit und Energie wird aufzuwenden sein. Das Exekutivkomitee war der Auffassung, daß wir noch etwas abwarten sollten, bis wir sehen, was der IBFG in dieser Hinsicht zu unternehmen gedenkt, um alsdann Mittel und Wege der Zusammenarbeit mit dem IBFG bei der Lösung dieses Problems zu suchen. Wie bereits gesagt, wird die ITF diesem besonders wichtigen Problem die größtmögliche Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

Die Kollegen Deakin und Smeding nahmen Bezug auf die Sektionsarbeit der ITF. Ich bin mit ihnen einverstanden, daß es absolut notwendig ist, den Sektionen der ITF besseres Funktionieren als in der Vergangenheit zu ermöglichen. Die Sektionen haben eine sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen in der Zeit zwischen den Kongressen der ITF. Ich persönlich möchte gern sehen, daß die verschiedenen Sektionen der ITF, wenn einmal für sie auf diesem Kongreß Sektionsausschüsse eingesetzt sind, ernsthaft an die Arbeit gehen für die Förderung der Interessen aller Transportarbeitergruppen in der ITF.

Kollege Deakin bezog sich auf diese Frage im Zusammenhang mit den Industrie-Ausschüssen der IAO; ich bin ganz mit ihm einverstanden. Sollen die Industrie-Ausschüsse der IAO die Aufgaben durchführen, für die sie geschaffen wurden, dann ist es unsere Aufgabe als eine der beteiligten Internationalen, dafür zu sorgen, daß diese Ausschüsse vollbeschäftigt sind und daß wir in den verschiedenen Sektionen der ITF die Fragen besprechen, die in den Industrie-Ausschüssen der IAO zur Behandlung gelangen sollen. Wer in der Lage war, die Ereignisse in der IAO zu verfolgen, ist zu der Überzeugung gelangt, daß Kräfte am Werke sind, die diese Industrie-Ausschüsse wieder abschaffen möchten. Diese Sache wird gegenwärtig im Koordinationsausschuß der IBS besprochen und soll auch zwischen den IBS und dem IBFG zur Sprache gelangen.

Kollege Smeding nahm Bezug auf die Rheinschiffahrts-Konferenz und unsere diesbezüglichen Erfahrungen. Er führte bittere Klage darüber, daß die IAO und vor allem die darin vertretenen Regierungen zögern, die Gewerkschaften voll anzuerkennen bei der Behandlung von Fragen der Rheinschiffahrt. Ich kann nur mein völliges Einverständnis mit ihm über diesen Punkt ausdrücken. Wir haben bereits bei der IAO einen scharfen Protest erhoben, weil die ITF, welche die Besprechungen von Rheinschiffahrtsfragen auf internationaler Ebene veranlaßte, nicht zur Teilnahme an einer Rheinschiffahrts-Konferenz eingeladen wurde, die gegenwärtig in Paris stattfindet. Der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wird eine bedeutende Rolle in diesen Besprechungen eingeräumt. Es ist unsere Aufgabe, den Regierungen und der IAO zum Bewußtsein zu bringen, daß wir dieselbe Anerkennung in dieser Frage verlangen, wie sie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingeräumt wurde.

Ich gehe mit dem Kollegen Smeding auch einig, wenn er sich enttäuscht zeigte, daß keine oder nur geringe Fortschritte erzielt worden sind bei der Behandlung der Probleme unserer Hochseefischer. Auch hier müssen wir uns an die IAO wenden. Die Beschlüsse der Konferenz der

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Bilanz per 31. Dezember 1949

Aktiven

3. Goldbarren	£ s d	£ s d
Kassenbestand	897. 0. 6.	75. 3.11.
Bank- und andere Guthaben		
A. B. Jordbrukarbanken, Stockholm	414. 1.11.	
Arbeiterbank, Wien	4 174.10. 0.	
B. W. Blydenstein & Co., London	791. 4. 3.	
Colonial Trust Co., New York	2 860.10. 1.	
Nordiska Forenings, Helsingfors	68.18. 0.	
Twentse Bank, Amsterdam	18.16. 0.	
T. Gómez, Paris	697. 4. 0.	
C. Vejre, Kopenhagen	295.13. 8.	
W. Dorchain, New York	3. 3. 7.	
Verschiedene Debitoren	9 324. 1. 6.	
Vorauszahlungen		
Vorschüsse	36.14. 0.	
Fällige Mitgliederbeiträge	1 163. 8.10.	
Voraussichtlich rückerstattbare	664. 9. 2.	
Reparaturkosten (Liegenschaft Holland)	450. 0. 0.	2 532. 7.10.
Rückerstattbare Prozederkosten	217.15.10.	
Guthaben bei Mitgliedsverbänden		
Holländische Transportarbeiter	65. 2. 6.	
Deutsche Transportarbeiter	4 509.10. 8.	
Deutsche Eisenbahner	6 817.18. 3.	
Schweizer Eisenbahner	532. 6. 1.	
Papiervorrat	11 924.17. 6.	
	1 500. 0. 0.	
	26 253.16. 3.	
Mobililar, Büromaschinen	1 991.18. 3.	
Wert am 1. Januar 1949	325. 4.10.	
Neuanschaffungen	2 317. 3. 1.	
	1 317. 3. 1.	1 000. 0. 0.
Abschreibungen		
Auto		
Wert am 1. Januar 1949	17. 0. 0.	
Neuanschaffung	800. 0. 0.	
	817. 0. 0.	
Verkaufserlös		
Abschreibungen	17. 0. 0.	
	200. 0. 0.	600. 0. 0.
Bibliothek (Nominalwert)		1. 0. 0.
Inmobilien		
51, Vondelstraat, Amsterdam	3 000. 0. 0.	
(Schätzung vom 31. Dezember 1948)	1 110. 0. 0.	1 890. 0. 0.
Abzüglich Hypothek		
Vermögenswerte in Verwahrung	18 800. 0. 0.	
3 1/2% War Loan zum Nennwert	7 965. 7. 8.	
7 Goldbarren	£ 56 510. 3.11.	

Passiven	£ s d	£ s d
Schulden bei Mitgliedsverbänden		
Belgische Transportarbeiter	1 154. 2. 7.	
Dänische Seeleute	455. 1. 7.	
Finnische Seeleute	551.11. 7.	
Französische Seeleute	1 790.15. 1.	
Norwegische Seeleute	99. 3. 7.	
Schwedische Schiffsmaschinisten	234.18. 1.	
Schweizerische Transportarbeiter	66. 5. 5.	4 351.17.11.
Verschiedene Kreditoren		
Unbezahlte Rechnungen	863.12.10.	
Vorschüsse	1 386.12. 0.	
Im voraus bezahlte Beträge	7.10. 0.	
Holländischer Gewerkschaftsbund (NVV)	674.18. 7.	
Holländ. Gewerkschaftsbund (NVV-ARFI)	35. 4. 9.	2 967.18. 2.
Fonds		
Kinder	385. 2. 0.	
Edo Firmen	627. 5. 6.	
Gewerkschaftlicher Wiederaufbau	3 068. 9. 6.	
Itemöstliches Sekretariat	180.16.11.	
Hauptrechnung	8 515. 1.10.	
Penzonen	3 720. 9. 2.	
Unterstützungen	1 541.12. 5.	
Seeleute	162.13. 7.	
Streiks	169. 0.11.	
Spanische Gewerkschaften	2 694.16.10.	
In Verwahrung	26 765. 7. 8.	
Aktionsausschuß	1 399.11. 6.	49 190. 7.10.
	£ 56 510. 3.11.	

Wir haben obige Bilanz vom 31. Dezember 1949 an Hand der Bücher, Kontos, Belege und Abrechnungen ausländischer Gewerkschaften geprüft. Unter Vorbehalt der Bemerkungen in unserem Bericht gleichen Datums an den Geschäftsführenden Ausschuß der Föderation sind wir der Auffassung, daß die Bilanz korrekt erstellt worden ist und ein wahrheitsgetreues Bild der Geschäfte der Föderation gibt, nach unserem besten Wissen und den uns erteilten Auskünften, und wie dies aus den Büchern, Konten und Abrechnungen ersichtlich ist.

(sig.) Hesketh, Hardy, Hirschfeld & Co.
Geprüfte Rechnungsrevisoren

Norwich House,
13, Southampton Place,
London, W. C. 1.

10. Mai 1950.

Seefischersektion, die anlässlich dieses Kongresses bereits stattfand, werden voraussichtlich zum Fortschritt in der gewünschten Richtung beitragen.

Kollege Ahmed hat uns die Lage im Fernen Osten klar vor Augen geführt und schlaglichtartig beleuchtet mit der Bemerkung, daß die Hälfte der Bevölkerung der Erde in Asien lebt. Schon diese Tatsache allein zeigt die überragende Bedeutung Asiens für die ITF und die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung. Kollege Ahmed weiß, daß die ITF in bezug auf Asien bereits einiges geleistet hat und daß sie bereit ist, mehr als bisher zu tun, um den vernachlässigten Arbeitern im Fernen Osten zu helfen.

Wir haben dieses Problem mehr oder weniger allein in Angriff genommen; denn die ITF befaßte sich mit ihm ernsthaft lange vor irgendeiner anderen Sektion der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Nun, da der IBFG errichtet ist und am Fernen Osten großes Interesse zeigt und bereits Delegierte dorthin entsandt hat, wird es uns möglich sein, in Zusammenarbeit mit dieser Organisation mehr zu leisten als bisher. Die Frage wird zur Behandlung gelangen bei der Besprechung der regionalen Organisation und Einrichtungen der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Kollege Ahmed und unsere Freunde in Asien dürfen sich glücklich schätzen, daß Kollege Oldenbroek Generalsekretär des IBFG ist. Oldenbroek erwarb beträchtliche Erfahrungen in der ITF in bezug auf Asien, und ich bin gewiß, daß er diese Erfahrungen nützlich verwenden wird und daß er sich mit uns und allen interessierten IBS zusammenschließen wird, um für unsere Brüder in Asien bisher unbekannte Erfolge zu erzielen.

Kollege de Vries sprach über regionale Büros und Organisationsformen. Wie ich bereits gestern sagte, muß die ITF, wenn sie ihre Tätigkeit auf die ganze Welt ausdehnen soll, sich auf die Errichtung von einigen Zweigsekretariaten verlegen, die in einem größeren Weltteil die Verbindung mit unseren Organisationen pflegen. Der IBFG mißt dieser Frage eine ebenso große Bedeutung bei wie wir. Es haben bereits Besprechungen stattgefunden zwischen den IBS und dem IBFG, um alle Kräfte zu vereinigen bei der Errichtung eines machtvollen regionalen Apparats. Kollege de Vries äußerte sich zu der finanziellen Seite der Frage. Die Errichtung mehrerer regionaler Büros gemeinsam mit dem IBFG wird natürlich Kosten verursachen, aber ich glaube, daß, falls weitere IBS sich ebenfalls beteiligen, die ITF fähig sein wird, die daraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

Ich gehe mit de Vries auch einig, wenn er sagt, daß die Seattle-Übereinkommen gefährdet sind. Ich hoffe, daß die Seeleute-Konferenz, die im Zusammenhang mit diesem Kongreß stattfindet, Mittel und Wege zu einer Lösung finden wird. De Vries sagte, es wäre an der Zeit, daß die demokratischen Regierungen zur Ratifizierung der Übereinkommen schritten. Er hat damit den Finger auf den wunden Punkt gelegt. Es ist gewiß an der Zeit, daß die demokratischen Regierungen erkennen sollten, daß etwas für die Seeleute getan werden muß, damit diese in bezug auf Arbeitsbedingungen nicht länger in einer schlechteren Lage sind als andere Arbeiter. Wenn der Kommunismus aus der Seeschifffahrt ferngehalten wurde, dann ist dies den Bemühungen der ITF und der Tatsache zuzuschreiben, daß wir den Seeleuten Versprechungen über die Verwirklichung der Seattle-Übereinkommen machen konnten. Wir dürfen unsere Seeleute

Tabelle 1

Einnahmen der ITF während der Jahre 1948 und 1949

	1948	1949
	£	£
Mitgliederbeiträge	25 988. 5. 5.	39 179.10. 1.
Miete, Amsterdam	219.18. 4.	210.13.10.
Zinsen	30. 3. 0.	24.19. 1.
Diskonto	37. 8. 2.	20.19.10.
Rückerstattete Miete, Neuyork	46.10. 6.	— — —
Rückgabe Immobilien, Amsterdam	1 890. 0. 0.	— — —
Verkauf Auto	— — —	108. 0. 0.
Abwertungsgewinn	— — —	1 773. 2. 2.
Total	£ 28 212. 5. 5.	41 317. 5. 0.

Tabelle 2

Ausgaben der ITF während der Jahre 1948 und 1949

	1948	1949
	£	£
Saläre usw.		
1. Saläre	8 622. 5. 1.	10 767. 6. 1.
2. Pensionsfonds	1 170.19.11.	3 555. 4. 0.
3. Buchführung	190. 0. 0.	210. 0. 0.
4. Reisespesen des Personals und andere Auslagen	547. 3. 6.	808. 3. 8.
5. Berichte und Übersetzungen	541. 9. 7.	523. 7. 9.
Miete, Steuern, Büro usw.		
6. Londoner Büro	785. 7. 1.	1 211.12. 5.
7. Umzüge und Lagerung	402. 0. 6.	— — —
8. Versicherungen	12.16. 3.	17.17. 0.
9. Amsterdamer Büro (in bezug auf 1945/46)	— — —	213. 1. 9.
10. Neuyorker Büro	2 819.17. 6.	3 259.12. 0.
11. Amsterdamer Liegenschaft	78.18. 4.	108. 3. 5.
Reisespesen usw.		
12. Reisespesen	2 327. 6.10.	2 884.19.11.
13. Tagungen und Konferenzen	1 776. 0. 4.	4 034.14. 4.
14. Osloer Kongreß	2 244. 8. 9.	34. 4. 0.
15. Unterhaltung	467. 4. 5.	576.12. 5.
16. Autospesen	218. 3. 2.	259.19. 6.
Veröffentlichungen usw.		
17. Veröffentlichungen	1 667. 1. 3.	3 243.19. 6.
18. Druck und Schreibpapier	503.14.10.	264. 0. 5.
19. Bücher	104. 3.10.	218. 3. 8.
Post usw.		
20. Post	194. 0. 0.	336. 0. 0.
21. Telephon und Telegramme	223.10. 6.	431. 1.10.
Übertrag	24 896.11. 8.	32 511.11. 5.

nicht enttäuschen; denn sonst werden wir ihr Vertrauen verlieren. Ich möchte nochmals die Hoffnung ausdrücken, daß dieser Kongreß die nötigen Schritte unternehmen wird, um die Ratifizierung der Übereinkommen einen Schritt vorwärts zu bringen.

De Vries nahm auch Bezug auf das vor kurzem errichtete Atlantische Schifffahrts-Planungsamt. Ich bin mit ihm einverstanden, daß eine Vertretung der ITF und der Seeleutegewerkschaften in dieser Körperschaft zu fordern ist. Er meint damit sicherlich, daß die Seemannsgewerkschaften von den Regierungen in Besprechungen über Arbeitskräfte beizuziehen sind. Wir wollen verhindern, daß die Seeleute und ihre Gewerkschaften sich in derselben ungünstigen Lage befinden wie beim Ausbruch des letzten Krieges.

Kageyama, unser japanischer Freund, sprach über seine Schwierigkeiten in Japan. Er wies auf die ausgedehnte Arbeitslosigkeit hin, die in seinem Lande unter den Seeleuten herrscht. Wir sind mit ihm einig, daß eine Gefahr für alle droht, falls die Reeder erneut diese billigen Arbeitskräfte verwenden können. Es freut mich, daß der Kollege erklärt hat, seine Gewerkschaft und die japanischen Seeleute würden sich weigern, ein Werkzeug in den Händen der Arbeitgeber zu sein. Wenn Japan seine Unabhängigkeit erreichen soll, dann muß es die Mittel zum wirtschaftlichen Wiederaufbau erhalten. Ich hoffe, daß der Kongreß bei der Besprechung der Entschließung über diese Frage unsere japanischen Freunde unterstützen und für sie die Mittel zum wirtschaftlichen Wiederaufbau und zur Erzielung einer Hebung ihres Lebensstandards fordern wird.

Kollege Machín von Uruguay bedauerte als lateinamerikanischer Gewerkschaftsfunktionär, daß unser Sekretariat in Havanna seit seiner Errichtung nicht die erwartete Aktivität entfaltet hat. Auch das Exekutivkomitee und ich bedauern dies. Wir werden in dieser Hinsicht etwas unternehmen müssen, sobald dieser Kongreß vorüber ist. Wir werden Mittel und Wege suchen, um die Gewerkschaften Lateinamerikas an unserer internationalen Bewegung stärker zu interessieren. Diese Gewerkschaften stecken noch in ihren Kinderschuhen. Ich kann nicht stark genug darauf hinweisen, daß die ITF sich bemühen muß, ihre Aufgaben in Lateinamerika zu erfüllen und den dortigen Gewerkschaften bei der Bildung starker Organisationen beizustehen.

Kollege Lafond sprach über die Beziehungen unserer Bewegung mit der christlichen Bewegung. Ich glaube nicht, daß wir, was die ITF anbetrifft, dieses Problem ausführlich besprechen sollten. Es betrifft in erster Linie den IBFG, und ich weiß, daß dieser der Sache alle Aufmerksamkeit schenkt. Den christlichen Gewerkschaften wurde die Möglichkeit eingeräumt, dem IBFG beizutreten, aber seit dem Beschluß, den die internationale christliche Gewerkschaftsföderation vor kurzem in Brüssel faßte, kann es nach meiner Meinung keine Einheit zwischen ihrer und unserer Bewegung mehr geben. Ich würde, wie gesagt, dieses Problem dem IBFG zur Behandlung überlassen, da es ein Problem allgemeiner Art ist, das die ganze Gewerkschaftsbewegung betrifft.

Kollege Lafond machte auch darauf aufmerksam, daß Italien und Frankreich in der Gefahrenzone liegen und daß die ITF ihr Interesse an diesen Ländern unter Beweis stellen sollte, indem sie bei der Schaffung einer freien Gewerkschaftsbewegung mithilft. Ich möchte ihm sagen, daß die ITF bisher bereits alles in ihrer Macht Stehende getan hat, um unseren

Übertrag	24 896.11. 8.	32 511.11. 5.
22. Bankspesen	38.14. 0.	47.16. 9.
23. Prozeßkosten	352.18. 8.	295.11. 0.
24. Verschiedenes	89.16. 1.	— — —
25. Zahlbare Mitgliederbeiträge	— — —	250. 0. 0.
	<u>£ 25 378. 0. 5.</u>	<u>33 551.11. 5.</u>

Überschreibungen an Fonds

Edo Fimmen Fonds	500.0.0.		
Fernöstliches Sekretariat	500.0.0.		
Gewerkschaftlicher Wiederaufbau- fonds	1 000.0.0.		
Aktionsausschuß	1 000.0.0.	3 000. 0. 0.	
Abschreibungen		1 517. 3. 1.	
Uneinbringliche Posten		1 066. 3. 1.	5 583. 6. 2.
			<u>£ 39 134.17. 7</u>

Tabelle 3

Für 1948 und 1949 eingegangene und geschuldete Mitgliederbeiträge

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
Argentinien						
Seeleute	91.	0.	0.	—	—	—
Australien						
Seeleute	37.	0.	0.	42.	5.	6.
Österreich						
Eisenbahner	866.	5.	0.	960.	0.	0.
Transportarbeiter	259.	0.	0.	310.	6.	2.
Belgien						
Eisenbahner	388.	14.	0.	492.	2.	11.
Straßenbahner	185.	3.	2.	210.	0.	0.
Transportarbeiter	325.	3.	10.	364.	0.	0.
Luftverkehrspersonal	—	—	—	2.	0.	0.
Kanada						
Eisenbahner	271.	6.	8.	308.	0.	0.
Seeleute	74.	0.	0.	—	—	—
Dänemark						
Eisenbahner	123.	4.	5.	148.	18.	2.
Privatbahnpersonal	14.	7.	6.	19.	10.	7.
Lokomotivpersonal (Verb.)	29.	15.	11.	28.	14.	8.
Lokomotivpersonal (Gew.)	—	—	—	14.	0.	4.
Transportarbeiter	432.	8.	4.	489.	19.	3.
Seeleute	50.	13.	1.	60.	7.	4.
Stewards	13.	5.	10.	13.	13.	0.
Heizer	21.	7.	1.	25.	4.	0.
Irland						
Transportarbeiter	61.	13.	4.	70.	0.	0.
Seeleute	12.	6.	8.	7.	0.	0.
Übertrag	3 256.	14.	10.	3 566.	1.	11.

französischen und italienischen Freunden zu helfen. Wir sind gewillt, diese Hilfe fortzusetzen; denn wir in der ITF wissen um die überragende Bedeutung, die diesen beiden Ländern vom gewerkschaftlichen wie auch vom politischen Standpunkt aus zukommt. Ich kann den Kollegen Lafond versichern, daß das Exekutivkomitee dieser Frage die größtmögliche Aufmerksamkeit schenken wird.

Kollege Lafond äußerte sich auch zu einer Frage, mit der wir uns schon seit längerer Zeit befassen: Die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde. Wäre es nach den Auffassungen der ITF gegangen, dann befände sich heute das europäische Verkehrswesen nicht in einem Durcheinander. Die ITF hat die Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde schon seit langer Zeit vertreten und wird dies weiterhin tun. Das Festhalten aller Länder an nationalen Gesichtspunkten und ihre Weigerung, sich an einem Gesamtplan zu beteiligen, ist dem Wiederaufbau Europas abträglich.

Eine andere Frage, die vom Kollegen Lafond berührt wurde, ist der Krieg im Fernen Osten, von dem auch Kalapothakis aus Griechenland und Kageyama aus Japan sprachen. Ich gehe mit ihnen einig, aber insbesondere mit Lafond, wenn er sagt, daß Korea ein Versuchsfeld für eine kommende Auseinandersetzung ist. Ich habe bereits gesagt, daß die Vorgänge im Fernen Osten uns nicht unberührt lassen dürfen. Kageyama und Kalapothakis erklärten, daß ihre Seeleute bereit sind, wenn nötig, die größten Opfer zu bringen zur Verteidigung von Frieden und Freiheit. Ich weiß mit Bestimmtheit, daß alle Seeleutegewerkschaften der ITF und alle zu ihnen gehörigen Seeleute dieselbe Haltung einnehmen.

Dies bringt uns zu den Umtrieben der Kommunisten, von denen mehrere Redner gesprochen haben. Das hervorstechendste Beispiel wurde von unserm Freund Jahn im Zusammenhang mit der Lage in Berlin angeführt. Jahn wies auf den harten Kampf hin, den vor allem die Berliner Eisenbahner schon seit so langer Zeit führen müssen. Wir haben diesen Kampf immer sehr aufmerksam verfolgt; denn wir danken es den Eisenbahnern Berlins, wenn die Verhältnisse in Deutschland nicht schlimmer sind. Die Tätigkeit der ITF im Laufe der letzten zwei Jahre war weitgehend auf die Abwehr der umstürzlerischen Bestrebungen der Kommunisten in den Häfen gerichtet. Unsere Gegenmaßnahmen umfassen die Bildung von Aktionsausschüssen in allen größeren Häfen Europas. Auch regionale Aktionsausschüsse sind im Entstehen begriffen. Ich glaube sagen zu dürfen, daß wir erfolgreich gewesen sind. Daß die Kommunisten nicht länger der ausschlaggebende Faktor in den großen Häfen Europas sind, ist dem Eingreifen der ITF zuzuschreiben.

Die ITF hat diese Aufgabe allein durchführen müssen; denn wir konnten vom WGB keine Mithilfe erwarten. Aber nun besitzen wir den IBFG, und ich hoffe und weiß, daß diese Organisation auch etwas unternehmen wird. Gemeinsam mit dem IBFG werden wir noch mehr leisten können als bisher. Ich möchte von dieser Stelle aus dem Kollegen Oldenbroek sagen, daß, wenn der IBFG die Unterstützung der ITF wünscht und uns auffordert, unsere bisherigen Anstrengungen noch zu verstärken, gewiß keine einzige Organisation der ITF einer gemeinsamen Aktion fernbleiben wird. Es ist an der Zeit, daß die gewerkschaftlichen Landeszentren den kommunistischen Umtrieben Einhalt gebieten. Ich hoffe, daß auch die anderen IBS mitwirken werden.

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
Übertrag	3	256.14.	10.	3	566.1.	11.
Ägypten						
Kraftfahrer Kairo	10.13.		4.	35.		0.
Kraftfahrer Zagazig	2.	6.	0.	2.	4.	0.
Kraftfahrer Ismailia	1.12.		6.	—	—	—
Finnland						
Eisenbahner	345.	0.	0.	210.	0.	0.
Lokomotivpersonal	49.	6.	8.	56.	0.	0.
Transportarbeiter	296.	0.	0.	196.	0.	0.
Seeleute	68.	1.	0.	91.17.		4.
Maschinisten	17.	5.	4.	17.	5.	4.
Frankreich						
Eisenbahner	531.10.		3.	—	—	—
Transportarbeiter	84.	6.	8.	40.16.		4.
Transportarbeiter und Öffentliche Dienste	17.	9.	6.	38.1.		8.
Seeleute	160.	0.	0.	—	—	—
Seeleute	55.12.		2.	70.	0.	0.
Schiffsoffiziere	—	—	—	28.	0.	0.
Deutschland						
Eisenbahner	—	—	—	6 608.14.		10.
Transportarbeiter	—	—	—	3 560.11.		5.
Transportarbeiter Berlin	—	—	—	56.	0.	0.
Großbritannien						
Eisenbahner	4 516.13.		4.	4 359.18.		0.
Lokomotivpersonal	877.	0.	0.	1 051.	0.	0.
Eisenbahnverwaltungspersonal	1 094.	3.	1.	1 206.14.		0.
Transport- und Hafendarbeiter	2 833.	6.	8.	3 000.	0.	0.
Kleinhandelsarbeiter	493.	6.	8.	560.	0.	0.
Schottische Chauffeure	193.	6.	8.	280.	0.	0.
Seeleute	675.16.		8.	765.	0.	0.
Schiffsoffiziere	154.	3.	4.	168.	0.	0.
Bordfunker	74.	0.	0.	84.	0.	0.
Griechenland						
Seeleute	—	—	—	350.	0.	0.
Island						
Seeleute	18.15.		5.	19.15.		3.
Indien						
Schiffsoffiziere	10.	0.	0.	15.	4.	4.
Eisenbahner, Indien und Burma	15.	0.	0.	—	—	—
Italien						
Straßenbahner	50.	0.	0.	—	—	—
Jamaica						
Transportarbeiter	—	—	—	3.10.		0.
Kenya und Uganda						
Asiatische Eisenbahner	5.	0.	0.	12.12.		0.
Übertrag	15	906.10.	1.	26	452.6.	5.

Die Kommunisten werden oft als „linksstehend“ bezeichnet, aber ich bin gar nicht sicher, daß dieser Ausdruck immer noch zutrifft. Muß man nicht zugeben, daß die Tätigkeit der Kommunisten heutzutage genau so reaktionär ist wie die irgendeiner Gruppe der Rechten? Wir erinnern uns der russischen Revolution von 1917. Wir erinnern uns des Krieges gegen das junge Rußland und des Eingreifens der ITF, die einen Boykott zu seiner Unterstützung erklärte. Wenn es damals in der Macht der ITF gelegen hätte, die Versorgung Rußlands mit Waffen zu fördern, dann hätte sie nicht gezögert, dies zu tun. Aber ist es nicht wahr, daß eine Veränderung über jenen Teil der Welt gekommen ist? Daß es nicht länger um die Schaffung des Kommunismus geht, daß von der Bewegung, in die wir solchen Glauben setzten, nichts mehr übrig ist? Wir müssen erkennen, daß die Kommunisten gerade in diesem Augenblick darauf aus sind, die Gewerkschaften zu zerschlagen und die ganze Arbeiterbewegung zu zerstören, um die Herrschaft über die Länder zu gewinnen, die nicht stark genug sind, um Widerstand zu leisten. Die ITF hat bereits eine Reihe von Beschlüssen in dieser Sache gefaßt; eine weitere Entschließung soll diesem Kongreß vorgelegt werden. Es ist notwendig und von Bedeutung, daß wir auf diesem Kongreß klar und unmißverständlich Stellung beziehen.

Nun möchte ich ein paar Worte sagen zu den Äußerungen der Kollegen Kummernuß, Helgesson, Wälläri und de Vries über den argentinischen Streik. Vor allem Helgesson hat Befürchtungen ausgedrückt. Es handelt sich um eine Sache, die auf das Jahr 1947 zurückgeht. Sie wurde 1948 besprochen, als Vertreter der argentinischen Seeleute an unserm Kongreß in Oslo teilnahmen. Bereits damals sahen unsere argentinischen Freunde voraus, was geschehen würde, falls sie dem Regime Perons Widerstand leisten würden. Was sie vorausgesehen haben, trat 1950 ein, als Peron durch den regierungshörigen Gewerkschaftsbund zu der Zerschlagung der Überreste der freien Gewerkschaftsbewegung in jenem Lande schritt. Unsere Freunde vom Kartell der argentinischen Seeleute leisteten Widerstand; zunächst in der Form von Warnstreiks von 24, 48 und 76 Stunden, bis Mitte Mai ans Licht trat, daß der Gewerkschaftsbund auf Geheiß der Regierung entschlossen war, die Organisation der Seeleute und verwandter Berufe zu übernehmen und die unabhängigen Gewerkschaften zu zerschlagen. In jenem Augenblick traten die Seeleute und Angehörigen verwandter Berufe in den Streik im Bewußtsein, daß der Kampf ums Ganze ging. Die ITF handelte nicht überstürzt; die Frage war im Exekutivkomitee besprochen worden, und wir hatten unsere große Sorgfalt darauf verwandt, herauszufinden, ob unsere Organisation in Argentinien stark genug wäre, um einen Kampf mit einiger Aussicht auf Erfolg durchzuführen. Wir waren von unseren argentinischen Freunden wiederholt aufgefordert worden, eine Delegation nach ihrem Lande zu entsenden, um eine Untersuchung vorzunehmen. Als sie bereits zwei Wochen im Ausstand waren, forderten sie uns erneut auf, hinüberzufahren, um mit eigenen Augen die Lage festzustellen. Wie Sie wissen, unternahm ich persönlich diese Aufgabe. Vor meiner Abreise bat ich die Leitung des IBFG um ihre Stellungnahme. Sie versprach, die ITF in dieser Aktion gegen das Regime Perons zu unterstützen, und ich erhielt vom IBFG die Ermächtigung, auch in seinem Namen zu sprechen. Danach machte ich mich auf den Weg und versuchte, nach Argentinien einzureisen, um beim argentinischen Arbeitsminister vorzusprechen. Ich wollte mit ihm und anderen verantwortlichen Persönlichkeiten die Probleme unserer argentinischen Organisation be-

Land Organisation	1948			1949		
	£	s	d	£	s	d
Übertrag	15	906.10.	1.	26	452.6.	5.
Luxemburg						
Eisenbahner	64.	4.	7.	77.	2.	2.
Mexiko						
Straßenbahner	5.	2.	2.	—	—	—
Niederlande						
Eisenbahner	283.	13.	4.	407.	16.	9.
Transportarbeiter	358.	3.	2.	451.	13.	11.
Schiffsoffiziere	73.	18.	1.	81.	17.	2.
Neuseeland						
Lokomotivpersonal	28.	0.	0.	32.	0.	0.
Transportarbeiter	82.	12.	0.	92.	16.	10.
Norwegen						
Eisenbahner	236.	16.	5.	280.	0.	0.
Lokomotivpersonal	25.	13.	0.	30.	4.	6.
Transportarbeiter	283.	13.	5.	322.	0.	0.
Seeleute	283.	13.	3.	322.	0.	0.
Steuerleute	37.	17.	6.	42.	0.	0.
Maschinisten	49.	6.	8.	56.	0.	0.
Rhodesien						
Eisenbahner	41.	8.	10.	51.	11.	11.
Südafrika						
Transportarbeiter	37.	0.	0.	42.	0.	0.
Spanien						
Eisenbahner	37.	0.	0.	37.	0.	0.
Transportarbeiter	40.	1.	8.	40.	1.	8.
St. Lucia						
Seeleute	3.	0.	0.	4.	13.	4.
Schweden						
Eisenbahner	782.	6.	6.	908.	0.	0.
Transportarbeiter	546.	6.	6.	574.	0.	0.
Seeleute	194.	19.	7.	219.	13.	6.
Maschinisten	34.	15.	4.	43.	7.	9.
Schweiz						
Eisenbahner	504.	18.	0.	602.	6.	1.
Transportarbeiter	119.	10.	7.	136.	10.	10.
Trinidad						
Seeleute und Hafenarbeiter	—	—	—	28.	0.	0.
USA						
Eisenbahner	4	549.	14. 0.	5	967.	17. 1.
Seeleute	622.	15.	4.	708.	13.	8.
Fuhrleute, Chauffeure u. Lagerhausarbeiter	694.	15.	9.	1	000.	0. 0.
Schiffsoffiziere	60.	9.	8.	125.	1.	3.
Bordfunker	—	—	—	26.	0.	0.
Flugzeugführer	—	—	—	16.	13.	3.
	£	25	988. 5. 5.	39	179.	10. 1.

In obigen Zahlen sind ausstehende Beiträge in Höhe von £ 664.9.2 inbegriffen.

sprechen; denn damals glaubten wir immer noch an die Möglichkeit einer Verständigung. Wir erinnerten uns einer Erklärung, die Peron selber erst am 19. April 1950 abgegeben hatte. Er erklärte damals vor aller Öffentlichkeit, daß kein Gewerkschaftsfunktionär je unter irgendwelchen Druck gesetzt worden wäre, um ihn zur Aufgabe seiner Auffassungen zu zwingen, und daß dies auch in Zukunft nicht geschehen werde. Er sagte auch: „Unser gerechtes Regime wird weder jetzt noch in der Zukunft zulassen, daß irgend jemand der gewerkschaftlichen Rechte beraubt wird. Ein solches Verhalten wäre nicht nur beispiellos, sondern auch unvernünftig.“ Dies war eine ausdrückliche Erklärung des Präsidenten der argentinischen Republik, der man einiges Gewicht beimessen konnte. Leider wurde mir die Einreise nach Argentinien verweigert. Zunächst gelang es mir nicht, das Visum vom argentinischen Gesandten in London zu erhalten, der mir versicherte, es würde in Montevideo ausgestellt, aber nach einer ganzen Woche des Wartens in Montevideo gab ich die Hoffnung auf, es je zu erhalten. Es gab daher keine Möglichkeit, mit den betreffenden Stellen in Argentinien über einen Kompromiß zu verhandeln.

Wie ich bereits gesagt habe, dreht sich der Kampf in Argentinien um eines der fundamentalsten gewerkschaftlichen Rechte. Es ist ein Kampf um die Vereinigungsfreiheit, die die Grundlage des freien Gewerkschaftswesens ist. Helgesson bedauerte, daß nicht alle in der ITF ihre Pflicht ganz tun. Dazu ist zu sagen, daß, als das Exekutivkomitee beschloß, daß im Falle eines Kampfes auf Leben und Tod unserer Gewerkschaft argentinische Schiffe zu boykottieren sind, es sich bewußt war, daß die Aktion nicht im Falle aller Länder voll durchführbar sein würde. Dies wurde klargestellt auf den Tagungen unserer Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute. Aber es wurde auch beschlossen, daß die ITF und ihre Gewerkschaften ihre Pflicht tun müssen. Alle unsere Gewerkschaften der Hafentarbeiter und Seeleute tun ihr Bestes, um zu einem erfolgreichen Ausgang des Kampfes beizutragen. Ich kann nicht voraussehen, ob die argentinische Gewerkschaft erfolgreich sein oder ob sie den Kampf überhaupt überleben wird. Aber ich weiß, daß selbst im Falle eines Mißerfolges unserer argentinischen Kollegen der freigewerkschaftliche Gedanke dank des Kampfes, den sie jetzt führen, in Argentinien weiterleben wird.

Ich bin gefragt worden, ob die ITF bereit wäre, mit der argentinischen Regierung zu unterhandeln, wengleich uns auch die Einreise nach Argentinien nicht gestattet wurde. Meine Antwort auf die Frage lautet: Wir sind zu Verhandlungen bereit, sofern die argentinische Regierung unsere argentinische Gewerkschaft und ihr Recht auf Existenz als unabhängige Organisation anerkennt, und sofern die Regierung das Recht der Seeleute und der Arbeiter der verwandten Berufe, der Gewerkschaft ihrer eigenen Wahl anzugehören, gewährleistet. Unter dieser Voraussetzung werden wir auf Ersuchen der anderen Seite gern in Verhandlungen über eine gütliche Regelung einwilligen.

Die ITF steht vor einer großen, ich möchte sagen unermesslichen, Aufgabe. Unser Freund Lafond hat gesagt, unsere Bewegung und die ITF müßten kühn und dynamisch bleiben. Ich bin damit einverstanden, daß sie eine tatkräftige Politik verfolgen muß, aber gleichzeitig müssen wir die nötige Vorsicht walten lassen und genau wissen, was wir tun. Wir befinden uns in einer großen Zeit, und es mag wohl sein, daß wir an einem Wendepunkt in der Geschichte stehen. Aber der ITF braucht nicht bange zu sein,

Tabelle 4

Gewerkschaftlicher Wiederaufbaufonds Edo Fimmen

Bilanz am 1. Januar 1948

£ s d
1 787. 4. 8.

Einzahlungen in 1948:

	£	s	d	
Belgische Transportarbeiter	113.	6.	4.	
Britische Transportarbeiter	1 000.	0.	0.	
Skandinavische Transportarbeiter	1 162.	16.	0.	
Schwedische Transportarbeiter	68.	19.	3.	
USA Werkstättenarbeiter	124.	1.	5.	
USA Arbeiter der Metallblechindustrie	62.	0.	8.	2 531. 3. 8.

Einzahlungen in 1949:

Österreichische Transportarbeiter	60.	9.	0.	
Britisches Eisenbahnverwaltungspersonal	100.	0.	0.	
Britisches Lokomotivpersonal	50.	0.	0.	
Britische Kleinhandelsarbeiter	50.	0.	0.	
Kanadische Eisenbahner	121.	11.	9.	
Dänisches Lokomotivpersonal	10.	0.	0.	
Dänische Eisenbahner	20.	0.	6.	
Deutsche Eisenbahner	750.	0.	0.	
Deutsche Transportarbeiter	300.	0.	0.	
Luxemburgische Eisenbahner	28.	7.	5.	
Norwegische Eisenbahner	50.	0.	0.	
Norwegische Transportarbeiter	100.	0.	0.	
Schwedische Eisenbahner	400.	0.	0.	
Schwedische Transportarbeiter	232.	0.	0.	
Schweizer Eisenbahner	199.	17.	8.	
Südafrikanische Transportarbeiter	10.	0.	0.	
USA Fahrdienstleiter	26.	15.	8.	
USA Zugführer	178.	11.	4.	
Überweisung aus der Hauptrechnung	1 000.	0.	0.	3 687.13. 4.

8 006. 1. 8.

Ausgaben in 1948 und 1949:

Frankreich	2 368.	13.	10.	
Belgien	566.	11.	4.	
Deutschland	186.	2.	10.	
Italien	389.	0.	4.	
Indien	1 363.	4.	0.	
Ungarn	32.	8.	10.	
Verschiedenes	31.	11.	0.	4 937.12. 2.

Bilanz am 31. Dezember 1949

3 068. 9. 6.

Tabelle 5

Fonds für die spanischen Gewerkschaften

Bilanz am 1. Januar 1948

1 875.16. 9.

Einzahlungen in 1948:

Dänisches Lokomotivpersonal	53.	3.	1.	
Finnische Eisenbahner	18.	5.	8.	
Finnische Seeleute	36.	11.	4.	
Asiatische Eisenbahner v. Kenya u. Uganda	10.	0.	0.	
Britische Seeleute	105.	0.	0.	
Skandinavische Transportarbeiter	1 602.	9.	8.	
Schwedische Eisenbahner	68.	19.	4.	1 894. 9. 1.

wenn alle angeschlossenen Gewerkschaften und ihre 5½ Millionen Mitglieder weiterhin einen festen und unzerstörbaren Block bilden. Die ITF war immer eine internationale Organisation mit einem wahrhaft kämpferischen Geist. Sie soll es bleiben.

Der Vorsitzende dankte allen Rednern für ihren Beitrag zur Diskussion über den Tätigkeitsbericht. Er dankte vor allem dem amtierenden Generalsekretär O. Becu für sein Schlußwort. Er sprach seine Anerkennung aus für die im Laufe der zwei Berichtsjahre vom Sekretariat und insbesondere vom Generalsekretär J. H. Oldenbroek und seinem Stellvertreter P. Tofahrn geleistete Arbeit.

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1948/49 wurde alsdann einstimmig genehmigt.

Bevor zur Besprechung von Punkt 5 der Tagesordnung geschritten wurde, der mit dem Einverständnis des Kongresses vor den Punkten 3 und 4 zur Behandlung gelangte, begrüßte der Vorsitzende einen weiteren Gast, Herrn F. Kenny vom britischen Hohen Kommissariat.

Punkt 5: Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr

Siehe Entschließungsantrag im Teil II, Seite 155

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär): Das Exekutivkomitee hat mich beauftragt, Ihnen eine Entschließung zu unterbreiten, mit der -- wenigstens für den Augenblick -- die Diskussion über die 40-Stunden-Woche abgeschlossen werden soll. Wir tun dies nicht leichten Herzens.

Die Diskussion begann auf einer Konferenz der Eisenbahnersektion, die im März 1947 stattfand. Sie wurde fortgesetzt auf einer Konferenz der Straßenbahn- und Autobusbediensteten, die von der Internationale des Personals der öffentlichen Dienste und der ITF gemeinsam veranstaltet war.

Die Eisenbahnersektion behandelte die 40-Stunden-Woche erneut im August 1949 und die Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr im Oktober 1949. Vorgestern haben die beiden Sektionen die Vorbesprechungen in einer gemeinsamen Sitzung durchgeführt. Das Ergebnis der langen Besprechungen ist, daß wir die Forderungen weiterhin vertreten, aber daß wir im Kampf um ihre Verwirklichung auf die Wirklichkeit Rücksicht nehmen müssen.

Im Kampf um die Verkürzung der Arbeitszeit ist die gewerkschaftliche Macht der erste, aber nicht der einzige Faktor. Die technische Entwicklung und die wirtschaftlichen Hilfsquellen des Landes, in welchem die Aktion geführt wird, und der Ertrag der menschlichen Arbeit sind Faktoren, die ebenso wichtig sind wie die Macht der Gewerkschaften.

Die Gewerkschaften sind in einer Reihe von Ländern noch nicht stark genug, um die 48-Stunden-Woche voll zu verwirklichen und damit das Übereinkommen von Washington aus dem Jahre 1919 zur Anwendung zu bringen. Die Schweiz, Frankreich und die Niederlande sind gewiß nicht sozial rückständige Länder, und doch weist ihre Gesetzgebung über die

Einzahlungen in 1949:	£	s	d	£	s	d
Schwedische Seeleute	380.	5.	8.			
Wechselgewinn in Frankreich	73.18.	2.		454.	3.10.	
	<hr/>			4 224. 9. 8.		

Ausgaben in 1948 und 1949:						
Auszahlungen an Organisationen und Verbandsmitgliedern	1 493.18.	5.				
Wechselverlust	75.14.	5.		1 569.	12.10.	
	<hr/>			£ 2 654.16.10.		
Bilanz am 31. Dezember 1949						

Tabelle 6

Fernöstliches Sekretariat

Eingegangene Beiträge (1948 und 1949):						
Belgische Transportarbeiter	62.10.	0.				
Holländische Schiffsoffiziere	35.	0.	0.			
Holländische Transportarbeiter	234.	8.	3.			
Britische Schiffsoffiziere	149.10.	0.				
Britische Bordfunker	103.16.	0.				
Britische Seeleute	1 375.	0.	0.			
Norwegische Seeleute	512.10.	0.				
Norwegische Steuerleute	37.10.	0.				
Norwegische Schiffsmaschinisten	25.	0.	0.			
Schwedische Seeleute	390.	3.	7.			
Schwedische Schiffsmaschinisten	40.	0.	0.			
USA Seeleute (SIU)	496.	5.	5.			
USA Schiffsoffiziere	108.17.	5.				
Überweisung aus Hauptrechnung	500.	0.	0.	4 070.	10.	8.
	<hr/>			3 889.13 9.		
Kosten des Büros in Singapur						
Bilanz am 31. Dezember 1949				£	180.16.11.	

Tabelle 7

Aktionsausschuß

Einzahlungen in 1949:						
Belgische Transportarbeiter	160.	0.	0.			
Holländische Transportarbeiter	65.15.	8.				
Schwedische Transportarbeiter	173.15.	10.				
Überweisung aus Hauptrechnung	1 000.	0.	0.	1 399.	11.	6.
	<hr/>			1 399.11. 6.		

Tabelle 8

Seeleute-Fonds

Beiträge in 1948:						
Holländische Transportarbeiter	37.	4.	5.			
Finnische Schiffsmaschinisten	2.	5.	0.			
Indische Seeleute	115.11.	6.				
Britische Bordfunker	20.	0.	0.			
Belgische, dänische, holländische, französische und polnische Seeleute (BDDFP)	108.15.	11.		183.	16.10.	
	<hr/>			21. 3. 3		
Überzogen am 1. Januar 1948						
Bilanz am 31. Dezember 1949					162.13. 7	

Keine Ausgaben

Arbeitszeit Anomalien auf, die vielen Arbeitern, vor allem in den Straßenverkehrsbetrieben, die 48-Stunden-Woche vorenthalten. In diesen Ländern kämpfen unsere Gewerkschaften seit vielen Jahren für die Verbesserung der Gesetze und machen nur langsam Fortschritte in der Richtung auf die Beschränkung der Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche. Als unser Sachverständigen-Ausschuß der Straßentransportarbeiter-Sektion das französische Gesetz über die 40-Stunden-Woche studierte, stellte er fest, daß die Texte oft der 40-Stunden-Woche Komplimente machen, aber, indem sie den Wert gewisser vorgeschriebener Bereitschaftszeiten auf die Hälfte herabsetzen, in Wirklichkeit Arbeitszeiten festlegen, die 40 Stunden beträchtlich übersteigen. Das französische Gesetz aus der Nachkriegszeit, das acht sogenannte regelmäßige Überstunden in jeder Woche des Jahres gestattet, macht die 40-Stunden-Woche zu einer bloßen Fiktion. Es führt in Tat und Wahrheit die 48-Stunden-Woche wieder ein, was in den Verkehrsbetrieben für viele Arbeiter eine viel höhere wirkliche Arbeitszeit bedeutet.

Wenn dies aber die Verhältnisse in den fortschrittlichen Ländern sind, wie steht es um die rückständigen? Wir besitzen Unterlagen, wonach in Indien die 48-Stunden-Woche nicht durchgeführt wird. Wahrscheinlich würde eine Untersuchung in anderen asiatischen Ländern, in Ländern Afrikas und vielleicht auch anderswo eine ähnliche oder noch schlimmere Lage aufdecken, als sie in Indien besteht.

Viel besser stehen die Vereinigten Staaten, Neuseeland und Australien da. In diesen Ländern ist die 40-Stunden-Woche kollektivvertraglich festgelegt und wird auch durchgeführt. In Großbritannien gelangt in allen Betrieben des erdgebundenen Verkehrs die 44-Stunden-Woche zur Durchführung.

Es läßt sich leicht feststellen, daß die Vereinigten Staaten in jeder Hinsicht — gewerkschaftliche Stärke, technische Entwicklung, wirtschaftliche Hilfsquellen und Produktivität der Arbeit — an der Spitze aller Länder stehen. Es läßt sich wahrscheinlich nicht feststellen, welches Land in dieser Hinsicht am Schluß steht. Europa folgt wahrscheinlich knapp hinter den Vereinigten Staaten. Es läßt sich oft feststellen, daß in europäischen Ländern gewisse Industrien mit denen der Vereinigten Staaten in bezug auf technische Fortschritte rivalisieren. Leider läßt sich dies nur in bezug auf wenige europäische Betriebe des erdgebundenen Verkehrs sagen. Die wirtschaftlichen Hilfsquellen Europas sind, zusammengekommen, denen der Vereinigten Staaten unterlegen, und dies trifft in vielen Fällen auch auf die Produktivität der Arbeit zu. Der Rückgang der Produktivität ist eine allgemeine Erscheinung und scheint auf die Auswirkungen des Krieges auf den menschlichen Faktor zurückzuführen sein. Der Vorteil der technischen Entwicklung wird in Europa unglücklicherweise zunichte gemacht durch die Auswirkungen des Krieges auf den Produktions- und Verkehrsapparat: Zerstörungen infolge der militärischen Operationen und allgemeiner Zerfall. Trotz der vorgeschrittenen technischen Entwicklung stehen die materiellen Verhältnisse der Verwirklichung der 40-Stunden-Woche in Europa im Wege. Selbst bei einer gewerkschaftlichen Macht, die der bestehenden überlegen wäre, ließe sich dieses Hindernis nicht überwinden. Man muß auch berücksichtigen, daß die politischen Folgeerscheinungen des Krieges die alten Handelsbeziehungen zwischen den europäischen Ländern unterbrochen haben und

**Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses
für das am 31. Dezember 1948 abgelaufene Jahr**

Die unterzeichneten Mitglieder des Rechnungsprüfungsausschusses der ITF haben Bilanz und Bücher der Föderation für das Jahr 1948 geprüft. Unsere zahlreichen Rückfragen sind ausführlich beantwortet worden. Auch haben wir von den Bemerkungen der offiziellen Bücherrevisoren Kenntnis genommen.

Nach unserer Auffassung liegt die Buchführung in guten Händen. Wir haben keine nachteiligen Bemerkungen zu machen. Eine Reihe von Posten wurden im Jahre 1948 nicht geregelt, doch wird versichert, daß ihre Regelung im Jahre 1949 erfolgen dürfte. Es handelt sich um die Liegenschaft der Föderation in Amsterdam und die von den deutschen Gewerkschaften geschuldeten Mitgliederbeiträge.

Wir danken dem Generalsekretär und seinen Mitarbeitern für die bereitwillige Hilfe, die sie uns zuteil werden lieben.

Der Rechnungsprüfungsausschuß:

(sig.) J. Haworth

W. T. Potter

**Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses
für das am 31. Dezember 1949 abgelaufene Jahr**

Die unterzeichneten Mitglieder des Rechnungsprüfungsausschusses der ITF erklären hiermit, daß sie Bücher und Bilanz für 1949 geprüft haben. Wir stellen fest, daß die Angelegenheit der ITF-Liegenschaft in Amsterdam noch nicht endgültig geregelt ist. Die Entschädigungsforderung für aus der deutschen Besetzungszeit stammende Schäden wird immer noch geprüft.

Die Mitgliederbeiträge der deutschen Gewerkschaften, auf die wir uns in unserem letzten Bericht bezogen, waren am 31. Dezember 1950 immer noch ausstehend. Wir haben jedoch erfahren, daß im Jahre 1950 beträchtliche Zahlungen erfolgt sind.

Die Bücher zeigen, daß die ITF sich von dem ernststen Rückschlag des letzten Krieges langsam erholt. Wir glauben jedoch, daß in Anbetracht der erhöhten Ausgaben die Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen weiterhin ansteigen sollten.

Wir danken dem Generalsekretär und seinen Mitarbeitern für die Unterstützung, die sie uns bei unserer Arbeit gewährt haben.

Der Rechnungsprüfungsausschuß:

(sig.) J. Haworth

W. T. Potter

daß diese nicht im Handumdrehen durch neue Handelsbeziehungen ersetzt werden können, die ebenso vorteilhaft sind wie die alten.

Der Kollege Christiansson hat vorgeschlagen, daß wir versuchen sollten, die IAO zur Annahme eines internationalen Übereinkommens zu veranlassen, das die Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche festsetzt und seine effektive Anwendung in einem zu vereinbarenden Zeitraum vorsieht. Christiansson schlägt fünf Jahre vor. Der Sachverständigen-Ausschuß der Straßentransportarbeiter-Sektion der ITF hat eine diesem Gedanken verwandte Idee studiert, nämlich die Einführung der 40-Stunden-Woche in Etappen. Er hat sich aber überzeugt, daß es illusorisch ist, einen „Fahrplan“ festlegen zu wollen, der den Rhythmus der Verwirklichung der kürzeren Arbeitswoche für die ganze Welt vorschreibt. Ein solcher „Fahrplan“ müßte sich wahrscheinlich über ein ganzes Jahrhundert erstrecken. Ich möchte daher Christiansson bitten, seinen Vorschlag zurückzuziehen. In Genf wäre niemand für dessen ernsthafte Besprechung zu haben.

Nachdem wir den Plan einer etappenweisen Verwirklichung der 40-Stunden-Woche aufgegeben hatten, untersuchten wir, ob sich etwa das „französische Prinzip“ für unsere Zwecke eigne. Nach diesem Prinzip werden die die 40-Stunden-Woche übersteigenden Arbeitsstunden als „Überstunden“ betrachtet und bezahlt. Theoretisch schafft dieser Grundsatz beim Arbeitgeber ein Interesse daran, die Arbeitszeit so rasch wie möglich der Grenze der 40-Stunden-Woche anzunähern, da die darüber hinausgehende Arbeitszeit ihm teuer zu stehen kommt. Es ist nicht erwiesen, daß diese Theorie zutrifft, aber es ist erwiesen, daß eine solche Praxis bei den Arbeitern ein Interesse an der Leistung von Überstunden über die 40-Stunden-Grenze hinaus schafft. Das französische Prinzip führt also praktisch zu einem Lohngefüge, das der Herabsetzung der Arbeitszeit im Wege steht.

Wird das französische Prinzip vorsätzlich eingeführt, so führt dies zu einer Erhöhung der Löhne. Alle unsere Organisationen lehnen es ab, eine solchermaßen getarnte Lohnerhöhung in Erwägung zu ziehen. Das Ergebnis der Diskussion über das französische Prinzip ist, daß eine Einigung unter den Gewerkschaften nicht erzielt werden kann. Umso weniger wird es möglich sein, die Zustimmung einer ausreichenden Zahl von Regierungen und Arbeitgebern für den Abschluß eines internationalen Übereinkommens auf der Grundlage des französischen Prinzips zu erhalten.

Aber wenn eine Aktion in der IAO nicht möglich ist, was können wir tun? Wir müssen für die Verwirklichung der 40-Stunden-Woche dasselbe tun, was für die Sozialreformen, die ihren Niederschlag in internationalen Arbeitsübereinkommen gefunden haben, getan wurde. Wir müssen sie auf einem Gebiet verwirklichen, das groß genug ist, um sie alsdann der zivilisierten Welt als Normalmaß vorzuschreiben. Ein Anwendungsgebiet, das nur Amerika, Neuseeland und Australien umfaßt, genügt dazu noch nicht. Eine mehr oder weniger große Zahl von weiteren Ländern muß diesem Beispiel folgen. Wenn einmal die 40-Stunden-Woche in einer ausreichenden Zahl von Ländern zur Wirklichkeit geworden ist, dann kann sie in einem internationalen Übereinkommen verankert werden, um ihre Verallgemeinerung überall in der Welt herbeizuführen.

Das etappenweise Vorwärtsschreiten ist in allen Ländern möglich. Die Annäherung an das Ziel läßt sich durch die Verwendung vielfältiger Formeln erzielen. Lassen Sie mich ein Beispiel anführen:

In Norwegen zählen sechs nächtliche Arbeitsstunden als acht Stunden. Das ist ein Mittel unter vielen, um sich der 40-Stunden-Grenze zu nähern und sie schließlich zu erreichen.

Die EntschlieÙung zeigt dieses Verfahren auf. Sie gestattet Ihnen, die Aktion an die wirtschaftlichen Möglichkeiten anzupassen, auferlegt aber auch den Arbeitern die Pflicht, darüber zu wachen, daß ihre gewerkschaftliche Stärke immer genügend groß ist, um die sich bietenden Möglichkeiten ausnutzen zu können.

Während wir in den industrialisierten Ländern unsere Anstrengungen auf dieses Ziel richten, wenden wir uns gleichzeitig dem Los der Transportarbeiter der rückständigen Länder zu und versuchen, ihnen bei der Erzielung der 48-Stunden-Woche beizustehen. Mit diesem Gedanken fordere ich Sie zur Annahme der EntschlieÙung — mit einer kleinen stilistischen Änderung, vorgeschlagen vom Kollegen Devaux — auf.

Bevor mit der Aussprache begonnen wurde, gab der Vorsitzende A. Deakin das Wort zu einem Ordnungsantrag.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Ist der Vorsitzende der Auffassung, daß es in Ordnung ist, wenn wir die EntschlieÙung über die Arbeitszeit besprechen, bevor dem Kongreß ein schriftlicher Bericht über die Besprechungen in der gemeinsamen Konferenz der Eisenbahner und StraÙentransportarbeiter vorgelegt wurde?

Auch ist eine EntschlieÙung ausgeteilt worden, unterzeichnet von A. Vercruyce*). Diese EntschlieÙung steht mit den Beschlüssen der Sektionskonferenzen im Widerspruch und sollte daher an den EntschlieÙungsausschuß verwiesen werden.

Der Vorsitzende: Es ist mir nicht entgangen, daß der schriftliche Bericht über die gemeinsame Sitzung der Eisenbahner und Arbeiter im StraÙenverkehr noch nicht verteilt worden ist. Das ist auf technische Gründe zurückzuführen. Die Angelegenheit ist von den betreffenden Sektionen behandelt worden und Kollege Tofahrn hat soeben mündlich über das Ergebnis dieser Besprechungen berichtet. Der Besprechung des vom Exekutivkomitee unterbreiteten EntschlieÙungsentwurfs steht m. E. nichts im Wege.

Die von A. Vercruyce unterbreitete EntschlieÙung ist nichts anderes als die 1946 von unserem Zürcher Kongreß angenommene EntschlieÙung. Niemand will diese Resolution aufheben. Sie ist das grundsätzliche Bekenntnis der ITF zur 40-Stunden-Woche in einer Form, die der damaligen Lage angepaßt war. Heute handelt es sich darum, die 40-Stunden-Woche schrittweise zu verwirklichen. Die vom Exekutivkomitee unterbreitete EntschlieÙung erklärt, auf welchen Wegen dies geschehen soll.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Der Beschluß des Vorsitzenden zur EntschlieÙung des Exekutivkomitees erscheint mir annehmbar. Man braucht sich nur die Schwierigkeiten vorzustellen, die mit der Fertigstellung eines Berichtes in vier Sprachen verbunden sind.

Die von Vercruyce unterbreitete EntschlieÙung soll an den EntschlieÙungsausschuß überwiesen werden, der zu prüfen und zu berichten hat, ob der Kongreß sie behandeln soll.

Der Vorsitzende: Es besteht also kein Antrag, die neue, vom Exekutivkomitee vorgelegte EntschlieÙung an den EntschlieÙungsausschuß zu verweisen. Dagegen stellt Deakin den Antrag, die Zürcher Resolution

*) Siehe Seite 165

an den Entschließungsausschuß zu überweisen. Ich halte dieses Verfahren für richtig, sofern der Kongreß überhaupt auf seine 1946 gefaßte Entschließung zurückkommen will.

A. Vercrucy (Belgische Straßen- und Kleinbahnergewerkschaft): Ich beantrage, daß die Zürcher Entschließung, die ich erneut vorgelegt habe, nicht an den Entschließungsausschuß überwiesen wird. Sie wurde vor vier Jahren vom Kongreß einstimmig angenommen und seither hat sich nichts ereignet, was uns zur Aufgabe unserer Entschließung veranlassen könnte. Im Gegenteil. Die Drahtzieher der kapitalistischen Wirtschaft erweisen sich als unfähig, der Arbeitslosigkeit Herr zu werden. Sie werden die Ausdehnung der Arbeitslosigkeit nicht verhindern können, wenn die Gesetze des Profits eine neue Wirtschaftskrise hervorrufen.

Ich beantrage, daß die Zürcher Entschließung dem Kongreß zur Abstimmung unterbreitet wird. Wenn sie mit überwältigender Mehrheit bestätigt wird, woran ich nicht zweifle, dann ist damit gleichzeitig das Schicksal der Entschließung des Exekutivkomitees in der von mir erhofften Weise geregelt.

Der Vorsitzende: Ich schlage Ihnen vor, darüber abzustimmen, ob der Kongreß die Zürcher Entschließung erneut in Erwägung ziehen will. Wenn er es ablehnt, bleibt die Zürcher Resolution in der ursprünglichen Form bestehen. Andernfalls würden wir sie an den Entschließungsausschuß überweisen, der alsdann einen Antrag stellen würde.

Der Kongreß war mit diesem Verfahren einverstanden. Es wurde mit großer Mehrheit beschlossen, auf die Zürcher Entschließung nicht zurückzukommen.

Alsdann fuhr man mit der Behandlung der vom Exekutivkomitee unterbreiteten Entschließung fort.

J. Geldof (Belgische Straßen- und Kleinbahnergewerkschaft): In dieser Aussprache über den Punkt 5 der Tagesordnung läßt sich wahrscheinlich keine Einstimmigkeit erzielen. Von der belgischen Delegation ist eine Organisation geneigt, für die Entschließung zu stimmen; aber die beiden anderen haben Vorbehalte anzubringen und Fragen zu stellen.

Der Zürcher Kongreß nahm eine Entschließung an, die die Einführung der 40-Stunden-Woche forderte. Während wir dieser Entschließung treu bleiben wollen, unterbreitet uns das Exekutivkomitee einen Bericht und schlägt uns eine Entschließung vor, die der in Zürich angenommenen Entschließung keine Rechnung trägt. Die 40-Stunden-Woche kommt zwar in dem Bericht vor, aber dieser ist vor allem dem Übereinkommen von Washington gewidmet, und man schlägt uns vor, eine Untersuchung über dessen Durchführung zu veranlassen. Angesichts der Diskrepanz zwischen der in Zürich angenommenen und der heute vorgelegten Entschließung werden Sie nicht erstaunt sein, uns sagen zu hören, daß wir nicht befriedigt sind und daß wir die Entschließung des Exekutivkomitees als ein Begräbnis erster Klasse betrachten.

Ich glaube nicht, daß wir die einzigen waren, die in der gemeinsamen Konferenz der beiden Sektionen der Eisenbahner und der Straßentransportarbeiter diese Auffassung hegten. Unsere skandinavischen Kollegen schienen geneigt, eine sofortige Aktion zu verlangen; ein Vorschlag, der vom Vorstand in der Person des Stellvertretenden Generalsekretärs be-

kämpft wurde. Nach den Skandinaviern haben wir den Deutschen zugehört, die aus sehr stichhaltigen Gründen eine Aktion zugunsten der 40-Stunden-Woche verlangten. Unsere französischen Kollegen sind — mit einer einzigen Ausnahme — der Aktion ebenfalls günstig gesinnt. Wir Belgier, die wir bei uns 10 bis 12 Prozent Arbeitslose haben, verlangen eine Aktion aus denselben Gründen wie die deutschen Kollegen. Wir verstehen sehr wohl, daß die österreichischen Kollegen sich in großen Schwierigkeiten befinden und daher nicht Stellung beziehen wollen. Ihre Schwierigkeiten sind aber auf die besondere Lage zurückzuführen, in der sie sich befinden.

Die Gruppe derjenigen, die aus dem einen oder anderen Grunde mit dem Exekutivkomitee der ITF nicht einig sind, ist daher ziemlich groß. Es trifft zu, daß das Exekutivkomitee von den holländischen Kollegen unterstützt wird; aber diese haben erst vor kurzem die 48-Stunden-Woche erzielt. Vorher wurde in den holländischen Transportbetrieben bis 56 Stunden in der Woche gearbeitet.

Ich kann mir nicht erklären, warum gewisse Delegationen sich nicht äußern wollen. Unsere britischen Kollegen, die bereits die 44-Stunden-Woche verwirklicht haben, können gewiß kaum einer Entschließung zustimmen, die die Ratifizierung des Übereinkommens über die 48-Stunden-Woche verlangt. Unsere amerikanischen Kollegen haben die 40-Stunden-Woche bereits verwirklicht und es ist daher unverständlich, warum sie der Entschließung des Exekutivkomitees zustimmen, anstatt die Durchführung der Zürcher Entschließung zu verlangen.

Wir sprechen nicht zum ersten Male über die 40-Stunden-Woche und es ist nun an der Zeit, daß wir mit Reden aufhören und zur Tat übergehen, wenn wir das Vertrauen unserer Mitglieder, denen gegenüber wir bestimmte Verpflichtungen haben, erhalten wollen. Wir beantragen, daß das Sekretariat der ITF zu beauftragen ist, einen Aktionsplan auszuarbeiten und sofort mit den Organisationen, die zur sofortigen Aufnahme des Kampfes bereit sind, Fühlung zu nehmen, um herauszufinden, auf welche Weise sie die anderen mitreißen können. Der Kongreß soll auch erklären, daß die Organisationen, die den Kampf aufnehmen, auf die Unterstützung der ITF zählen können. Die ITF soll auch mit den übrigen IBS Fühlung nehmen, da diese bei der Verwirklichung der Forderung auch eine Rolle zu spielen haben, und überdies soll auch der IBFG angespornt und mit ihm ein Aktionsplan vereinbart werden.

Es ist betont worden, daß die Lage von Land zu Land sehr verschieden ist und daß es aus diesem Grunde nicht möglich ist, eine allgemeine Aktion auszulösen. Man vertraut vielmehr auf die Organisationen der einzelnen Länder, allein vorzugehen je nach den Möglichkeiten, die sich in ihrem Lande bieten. Bei der Anwendung einer solchen Taktik müssen die betreffenden Gewerkschaften auf die Unterstützung der ITF zählen können. Wenn wir in Belgien allein vorgehen müssen, werden wir großen Schwierigkeiten begegnen; denn wir stehen gegenwärtig im Kampf um die Erhaltung der belgischen Demokratie, im Kampf gegen einen machtgierigen König und die ihn umgebende Clique. Unsere Geldmittel werden dabei stark beansprucht; wir befinden uns in einer schwierigen finanziellen Lage. In anderen Ländern mögen aus anderen Gründen sich auch Schwierigkeiten einstellen. Es wird sich darum handeln, die Lage in jedem einzelnen der Länder, die bereit sind, sich sofort für die 40-Stunden-Woche einzusetzen, zu überprüfen.

Man hat ein Argument gegen uns vorgebracht, das nach meiner Ansicht nicht stichhaltig ist. Man sagt uns, daß die Notwendigkeit der Wiederaufrüstung der Einführung der 40-Stunden-Woche im Wege steht. Um einen Krieg führen und gewinnen zu können, braucht man Waffen — aber auch die notwendige Moral. Wie kann die Arbeiterklasse die für einen Krieg notwendige Moral besitzen, wenn sie das zu einem anständigen Leben Nötige nicht hat, wenn die Arbeitswoche von einer drückend langen Dauer ist und wenn die Arbeitslosigkeit gerade infolge der Länge der Arbeitswoche nicht vermieden werden kann? Hitler hat unter den Arbeitslosen viele Anhänger gefunden. Solange die demokratischen Staaten die sozialen und wirtschaftlichen Probleme nicht zur Zufriedenheit der Arbeiterklasse gelöst haben, können sie kaum auf das Vertrauen der Arbeiter und vor allem nicht der Arbeitslosen zählen.

Der Kollege Tofahrn sagte uns, daß der Rückgang der Arbeitsleistung der 40-Stunden-Woche im Wege steht. Er scheint damit sagen zu wollen, daß das menschliche Element heutzutage nicht so produktiv ist wie vor 1940. Möglicherweise liegt einige Wahrheit in dieser Behauptung, aber gewiß nicht die ganze Wahrheit. Auch die Maschinen und Werkzeuge sind in Qualität und Menge dem unterlegen, was sie vor 1940 waren. Auch darin liegt ein Grund des Rückgangs der Produktivität.

Ich hoffe, daß der Kongreß sich unserer Auffassung anschließt und die Resolution an den zuständigen Ausschuß zur Neubearbeitung verweist. Der Entschließungsausschuß sollte auch in den Besitz der Änderungsanträge gelangen, die zwei belgische Gewerkschaften dem Sekretariat der ITF vor dem Kongreß zugestellt haben. Diese Änderungsanträge sind das Ergebnis einer Tagung, die die Straßenverkehrsarbeiter und Straßenbahner Belgiens am 7. Juli zur Besprechung des vom Sekretariat der ITF unterbreiteten Berichtes und Entschließungsentwurfes abhielten. Es ist mir unerklärlich, wieso niemand auf diese Änderungsanträge im Laufe der Aussprache in der gemeinsamen Konferenz der beiden Sektionen hingewiesen hat und warum sie auch hier in der Einführung zum Bericht nicht erwähnt wurden. Auch in anderer Hinsicht muß ich Kritik üben. Verschiedene Sektionskonferenzen haben die 40-Stunden-Woche besprochen und auf jeder Konferenz hat es Berichterstatter gegeben, die die Frage gründlich studieren mußten. Warum sind diese Berichterstatter nicht zu diesem Kongreß eingeladen worden, damit sie an der Aussprache teilnehmen und dem Kongreß alle Auskünfte erteilen können?

Ich hoffe, daß unsere Bemerkungen, vor allem diejenigen über die Frage der Arbeitszeit an sich, Sie überzeugt haben, daß die vorgelegte Entschließung weder der Notwendigkeit der Stunde noch der Denkweise und den Aspirationen unserer Mitglieder entspricht und daß sie neu bearbeitet werden muß, bevor darüber abgestimmt wird. Ich bitte den Kongreß um seine Unterstützung für die Zurückweisung der Entschließung an den Entschließungsausschuß.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär): Ich muß den Standpunkt meines Landsmannes Geldof bekämpfen, denn er hat mich nicht zu überzeugen vermocht.

Er beklagt sich, daß die Berichterstatter über die Frage der 40-Stunden-Woche nicht zu diesem Kongreß eingeladen wurden, um an dieser Besprechung teilzunehmen. Um wen handelt es sich? Auf der Konferenz

der Straßentransportarbeiter im Oktober 1949 war Geldof selber der Berichterstatter. Er ist anwesend. Auf der Konferenz der Eisenbahner vom August 1949 war Figgins Berichterstatter; auch er ist anwesend. Der Kollege Lauwereins, der anlässlich der Konferenz der Straßenbahn- und Autobedienteten im Mai 1948 Bericht erstattete, ist nicht anwesend. Schließlich fand im März 1947 eine Konferenz der Eisenbahner statt, auf der ich selber der Berichterstatter zur Frage der Arbeitszeit war. Von vier Berichterstattern sind also drei anwesend. Die Klage des Kollegen Geldof scheint daher nicht sehr gut begründet. Der Kongreß hat die Mittel zur Hand, um sich eingehend über alle seit dem Kriege besprochenen Aspekte dieser Frage unterrichten zu lassen.

Der Kollege Geldof beklagt sich anschließend darüber, daß die Änderungsanträge, die er vor dem Kongreß dem Sekretariat zustellte, nicht besprochen wurden. Dazu will ich sagen, daß diese Anträge in der gemeinsamen Konferenz der beiden Sektionen der Straßentransportarbeiter und Eisenbahner, die Sonntag hier stattfand, von ihren Urhebern, nämlich den Delegierten der belgischen Straßenbahner, nicht erwähnt wurden. Wenn diese Delegation bei jener Gelegenheit darauf hingewiesen und die Verteilung dieser Vorschläge im Kongreß verlangt hätte, dann hätten wir dies getan. Das Sekretariat ist verpflichtet, alle Dokumente, die ihm zu diesem Zwecke zugestellt werden, verteilen zu lassen. Da die Änderungsvorschläge von der belgischen Delegation nicht mehr erwähnt wurden, zog das Sekretariat natürlicherweise den Schluß, daß sie aufgegeben wurden, weil ihre Ablehnung vorauszu- sehen war.

Was war der Inhalt dieser Vorschläge? Ihr Ziel war, die vorgelegte Entschliebung in eine Entschliebung umzuwandeln, die mit den im Bericht entwickelten Gedankengängen nicht im geringsten übereinstimmt. Sie zielten darauf ab, den Kongreß beschließen zu lassen, daß das Exekutivkomitee sofort eine Aktion zugunsten der 40-Stunden-Woche einleiten soll; während der im Auftrage des Exekutiv-Komitees unterbreitete Bericht zeigt, daß eine solche Aktion nicht realistisch wäre. Die Änderungsanträge zielen auch darauf ab, den Kongreß beschließen zu lassen, daß die IAO in aller Form aufzufordern ist, ein Übereinkommen über die 40-Stunden-Woche auszuarbeiten. Der Bericht hingegen ist im wesentlichen eine — überzeugende oder nicht überzeugende — Demonstration der Unmöglichkeit, diese Frage in Genf zur Sprache zu bringen. Selbstverständlich steht es Ihnen frei, uns zu sagen, daß dieses Argument falsch ist und daß — falls dies Ihre Überzeugung ist, die ebenso richtig sein kann wie die unsere — Sie unserem Bericht nicht zustimmen können.

Aber wenn Sie sich mit dem Bericht einverstanden erklären, wenn Sie die ihm zugrunde liegenden Überlegungen zu Ihren eigenen machen, dann können Sie, wenn Sie logisch sein wollen, nicht einer Entschliebung zustimmen, die den von den belgischen Abänderungsanträgen bezweckten Inhalt hat. Die Frage, ob diese Änderungsanträge zu besprechen sind, wird daher entschieden durch Ihre Antwort auf die Frage, ob Sie den Bericht überzeugend finden oder nicht.

Die Vorschläge Geldofs umfassen die Unterstützung der im Kampf um die 40-Stunden-Woche stehenden Organisationen durch die ITF. Wir setzen immer voraus, daß die Organisationen, die einen Kampf auf-

nehmen, dies für eine gerechte, vernünftige und realisierbare Forderung tun. Wir setzen weiter voraus, daß diejenigen, die den Kampf um die Verwirklichung der 40-Stunden-Woche — sei es in den Vereinigten Staaten oder anderswo — aufgenommen haben, Forderungen vertreten, deren Verwirklichung in ihrem Lande oder Wirtschaftszweig möglich ist. Die Hilfeleistung an im Kampf stehende Gewerkschaften ist der eigentliche Sinn und Zweck der ITF; das können Sie in unseren Satzungen nachlesen. Um das zu tun, was Geldof uns vorschlägt, ist daher ein besonderer Beschluß nicht erforderlich. Es handelt sich um eine ständige in den Satzungen verankerte Verpflichtung.

Geldof möchte auch, daß wir die Gesamtheit der IBS und auch den IBFG an der 40-Stunden-Woche interessieren. Der letzte Absatz der EntschlieÙung des Exekutivkomitees gibt in diesem Punkt der Delegation der belgischen Straßenbahner volle Befriedigung; denn wir fordern dort die Mobilisierung aller gewerkschaftlichen Kräfte.

Schließlich sagt der Kollege Geldof, daß die Arbeiter Kriege ausnützen müssen, um größere Reformen zu verwirklichen. Ich bin ganz derselben Meinung. Aber es gibt mehr als eine Art und Weise, in der das Los der Arbeiter verbessert werden kann. Die Verkürzung der Arbeitszeit ist nicht das einzige Mittel. Es handelt sich darum, festzustellen, welche Ziele die Gedanken der Arbeiter beschäftigen. Wir erinnern uns alle an 1918/19. Das Übereinkommen von Washington über den 8-Stunden-Tag war das Ergebnis einer Welle des Enthusiasmus in der gesamten Arbeiterbewegung. Der 8-Stunden-Tag war der Leitgedanke dieser Bewegung und das glückliche Ergebnis von 30 Jahren gewerkschaftlichen Kampfes.

Welche Ideen hatten nun von dem Geist der Arbeiter in den Jahren vor 1945 Besitz ergriffen? Die 40-Stunden-Woche? Nein! Lesen Sie die EntschlieÙung unseres Kongresses von 1946, die Vercrucy allen Teilnehmern an diesem KongreÙ in Erinnerung gerufen hat. Was die Arbeiter während des zweiten Weltkrieges und unmittelbar danach beschäftigte, sind die Fragen der Vollbeschäftigung, der Sicherheit des Arbeitsplatzes und der Sozialversicherung. Man muß zugeben, daß die organisierten Arbeiter von den Möglichkeiten, die ihnen der zweite Weltkrieg bot, einen ausgezeichneten Gebrauch gemacht haben. Sie haben in allen Ländern der Welt die Sozialgesetzgebung in einem Maße vorwärtsgetrieben, wie sie dies noch vor 10 Jahren nicht für möglich gehalten hätten.

Abschließend muß ich erklären, daß das Exekutivkomitee auf seiner Einstellung beharrt; die gegen die EntschlieÙung vorgebrachten Einwände und die ihnen zugrunde liegenden Gedankengänge haben die Überzeugung des Exekutivkomitees nicht erschüttert. Das Exekutivkomitee ist nach wie vor der Auffassung, daß die EntschlieÙung den Weg aufzeigt, der in der absehbaren Zukunft zu befolgen ist.

Ich fordere daher den KongreÙ noch einmal auf, der EntschlieÙung des Exekutivkomitees zuzustimmen.

A. Vercrucy (Belgischer Verband der Straßen- und Kleinbahner): Ich hatte eigentlich die Absicht, an dieser Aussprache vor den abschließenden Worten des Kollegen Tofahrn teilzunehmen, aber leider hat der Herr Vorsitzende irrtümlicherweise angenommen, daß ich zu einer anderen Frage sprechen wollte. Ich hatte die Absicht, einigen Kollegen zu antworten, deren Bemerkungen mich sehr erstaunt haben.

Ich wollte meinem Freund Deakin beweisen, daß er meine Worte falsch ausgelegt hat. Ich soll die Haltung der britischen Delegation als reaktionär bezeichnet haben. Dies trifft nicht zu. Ich bin ein Verteidiger der Sozialisierungspolitik der britischen Arbeiterregierung. Wenn Deakin französisch lesen könnte, dann würde ich ihm an Hand meiner in unserer Gewerkschaftspresse erschienenen Artikel beweisen, daß ich die britische Arbeiterbewegung nicht nur gegen die Angriffe der kapitalistischen Länder, sondern vor allem auch gegen die böswilligen Angriffe Moskaus verteidige.

Ich habe das Wort verlangt, um einmal mehr zu beweisen, daß die Entschlieung, die uns vom Exekutivkomitee über die Verkürzung der Arbeitszeit vorgelegt wurde, mit der 1946 in Zürich angenommenen Entschlieung im Widerspruch steht. Für sie zu stimmen heißt den Zürcher Beschluß umstoßen. Die Zürcher Entschlieung behandelte das Problem der Arbeitslosigkeit in umfassender Weise, wobei sie vom Grundsatz der Vollbeschäftigung ausging. Nichts ist natürlicher, als daß man in Etappen vorgehen will. Die Annahme einer neuen Entschlieung, die, ob man will oder nicht, diejenige von Zürich umstößt, ist dazu gar nicht erforderlich. Ein solcher Schritt wäre widersinnig und käme einem Zurückweichen gleich.

Ich beschwöre Sie: Wir dürfen die schwache Flamme der Hoffnung, die Sie im Herzen der Menschen entzündet haben, indem Sie ihnen eine bessere Welt versprochen, nicht austreten.

Jetzt, wo die Arbeitslosigkeit überall Elend und Verzweiflung verbreitet, zurückzuweichen, käme einer Geste der Schwäche und Ohnmacht gleich. Ich fordere das Sekretariat der ITF auf, seine Entschlieung zurückzuziehen. Die ITF darf nicht zurückweichen.

Die vom Exekutivkomitee unterbreitete Entschlieung wurde mit allen gegen 12 Stimmen angenommen.

Am Nachmittag fanden Sektionssitzungen statt.

6. Tag

Mittwoch, den 26. Juli 1950

Vormittagssitzung

Der Vorsitzende teilte zunächst mit, daß die belgische Delegation die Aufforderung erhalten hatte, wegen der kritischen innenpolitischen Lage in Belgien in ihr Land zurückzukehren.

Punkt 3: Finanzbericht

J. F. Muijlwijk (Holländischer Verband der Schiffsoffiziere): Im Namen meiner Organisation möchte ich ein paar Bemerkungen machen zum Finanzbericht. Es werden darin drei Methoden aufgeführt, die sich zur Erhöhung des Einkommens der ITF eignen.

Eine Erhöhung des Einkommens der ITF ist erforderlich, nicht nur, um eine finanzielle Reserve aufzubauen, sondern auch, um unsere Internationale in die Lage zu versetzen, die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen zu können. Seit 1945 ist der Umfang der Arbeit beträchtlich angewachsen; nur ein wohlausgerüstetes Sekretariat kann sie bewältigen.

Dazu sind Geldmittel in ausreichender Menge erforderlich. Es muß in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, daß die Kosten infolge des Absinkens der Kaufkraft des Geldes stark angestiegen sind.

Im Finanzbericht werden die Einnahmen der ITF aus Mitgliedsbeiträgen für 1949 mit £ 35 000 ausgewiesen, ein bescheidener Betrag für ein internationales Sekretariat wie die ITF, und sogar ein sehr kleiner Betrag, verglichen mit den Mitteln, die den gewerkschaftlichen Landesorganisationen zur Verfügung stehen. Daß das Einkommen nicht genügt, um alle Arbeit in befriedigender Weise leisten zu können, zeigte sich mehr als einmal, nämlich dann, wenn sich die ITF gezwungen sah, die angeschlossenen Gewerkschaften um Sonderbeiträge zu bitten. Ein solcher Appell erging z. B. im Zusammenhang mit der Arbeit in Ostasien und mit der Veröffentlichung von besonderem Propagandamaterial.

Unsere Delegation schlägt daher vor, daß das Exekutivkomitee Schritte zur Erhöhung des Einkommens der ITF erwägen soll in Ergänzung der drei Methoden, die bereits im Finanzbericht aufgeführt sind.

Nach Auffassung unserer Delegation könnte die Möglichkeit in Erwägung gezogen werden, die gleitende Skala, die gegenwärtig auf Gewerkschaften mit einer großen Mitgliedschaft zur Anwendung gelangt, aufzuheben. Auf Grund der Mitgliedszahlen im Tätigkeitsbericht würde dies eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge für 14 Gewerkschaften bedeuten. Die Frage ist, ob die betreffenden Gewerkschaften einer solchen Erhöhung zustimmen würden und weiter, ob diese eine merkliche Erhöhung der Einnahmen bewirken würde.

Eine eingehende Prüfung der Sache hat unsere Delegation zu der Frage geführt, ob es nicht notwendig ist, zu einer Erhöhung der ganzen Skala der Mitgliedsbeiträge Zuflucht zu nehmen. Wir wissen, daß die Anregung auf Erhöhung der Beiträge auf ein gewisses Maß von automatischem Widerstand stoßen wird, aber wir glauben, daß dieser Umstand uns nicht abhalten darf, die Idee vorzubringen.

Wir wissen nicht, wie andere Länder sich dazu stellen, aber was unsere Gewerkschaft anbetrifft, kann ich sagen, daß wir nichts dagegen einzuwenden hätten, wenn die Mitgliedsbeiträge verdoppelt würden. Wenn wir den Betrag, um den es hier geht, betrachten und ihn mit unserem Budget vergleichen, dann stellen wir fest, daß er von keiner großen Bedeutung ist. Nach unserer Auffassung würde dasselbe auf Gewerkschaften mit einer Mitgliedschaft von weniger als 50 000 zutreffen. Wenn wir weiter die Beträge in Betracht ziehen, die wir an die nationalen Gewerkschaftsbünde abführen, dann wird die verhältnismäßige Geringfügigkeit der an die ITF gezahlten Beiträge sogar noch besser ersichtlich. Im Falle meiner Gewerkschaft verhalten sich die an den Holländischen Gewerkschaftsbund und an die ITF gezahlten Beiträge wie 35:1. Unsere Delegation glaubt daher, daß sie die Aufmerksamkeit des Exekutivkomitees und der Kongreßdelegierten mit gutem Gewissen auf die Frage einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge lenken darf.

Jahrelange Erfahrung hat gezeigt, daß die starken Gewerkschaften die sind, welche verhältnismäßig hohe Mitgliedsbeiträge beziehen. Ich hoffe aber, daß die Anregung auf Erhöhung der Mitgliedsbeiträge bei den Delegierten auf guten Boden fallen wird. Wir möchten daher anregen, ohne auf einen formellen Beschluß zu drängen, daß das Exekutivkomitee beauftragt werden sollte, die Frage zu studieren und dem nächsten Kongreß Bericht zu erstatten.

A. Pérez (Spanischer Eisenbahnerverband): Ich möchte die Gelegenheit ergreifen, die mir die Besprechung des Finanzberichtes bietet, um einige Worte des Dankes auszusprechen für den großartigen Akt der Solidarität, den die ITF den beiden spanischen Gewerkschaften der Eisenbahner und der Transportarbeiter gegenüber erfüllt; meine Worte sollen gleichzeitig eine Erklärung sein in bezug auf den Abschnitt, betitelt „Spanischer Gewerkschaftsfonds“.

Wie Sie feststellen können, ist in den Jahren 1948 und 1949 ein Betrag von 1569 Pfund zur Hilfeleistung an die erwähnten Gewerkschaften verwendet worden; dank vorsichtiger Verwendung der verfügbaren Geldmittel sind noch weitere 2654 Pfund vorhanden, die die Fortsetzung der Hilfe noch für einige Zeit gestatten.

Der von der ITF zur Verfügung gestellte Gesamtbetrag von 4223 Pfund ist unzureichend, besser gesagt gering, wenn wir ihn mit den Bedürfnissen unserer beiden Organisationen vergleichen. Aber trotzdem haben die 1569 Pfund, die bisher verwendet wurden, ausgezeichnete Ergebnisse ermöglicht. Sie haben dazu gedient, die Leiden unserer gefangenen Kameraden zu lindern und ihren Familienangehörigen Beruhigung zu verschaffen. Sie haben dazu beigetragen, die schwierige und gefährvolle Aufgabe der illegalen Tätigkeit, die in Spanien weitergeführt wird, zu erleichtern. Sie haben unseren Kameraden zum Bewußtsein gebracht, daß sie nicht allein und verlassen in einem ungleichen Kampf stehen und daß das Wort „Solidarität“ in der ITF seinen vollen und hohen Sinn behalten hat.

Der Spanische Eisenbahnerverband trat der ITF Ende 1912 bei. Im Laufe der Jahre lernten die spanischen Eisenbahner und Transportarbeiter die ITF kennen und lernten sie so sehr schätzen, daß die Buchstaben ITF der übergroßen Mehrzahl unserer Kollegen ebenso vertraut sind wie die Initialen des Spanischen Gewerkschaftsbundes.

Ich bin gewiß, daß ich den Gedanken und Gefühlen der spanischen Eisenbahner und Transportarbeiter Ausdruck gebe, wenn ich dem Kongreß unseren tiefempfundenen Dank für die Solidarität ausspreche, welche die Organisationen der ITF unseren Kollegen gegenüber bewiesen haben. Ich möchte Sie auffordern, diese Solidarität fortzusetzen, in dem Maße, wie dies Ihre vielen Aufgaben gestatten.

O. Becu (Amtierender Generalsekretär): Zwischen der Tätigkeit einer Organisation und den ihr zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln muß eine bestimmte Beziehung bestehen. Es steht außer Zweifel, daß die ITF für die immer größer werdenden Aufgaben über höhere Einnahmen verfügen sollte. Wir haben uns schon in der Vergangenheit immer vor solchen Schwierigkeiten befunden und oft an die Organisationen appellieren und sie bitten müssen, Sonderbeiträge zur Finanzierung bestimmter Aufgaben zu leisten. Auch in der nächsten Zukunft müssen wir diese Methode verfolgen; denn nach Auffassung des Exekutivkomitees ist die Zeit nicht reif, um eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zu beantragen. Wie Sie wissen, hat sich der Osloer Kongreß mit der Frage befaßt und eine neue Skala der Mitgliedsbeiträge festgesetzt. Das Exekutivkomitee ist der Auffassung, daß wir so kurze Zeit nach der Einführung dieser grundlegenden Änderungen nicht schon wieder die Beiträge erhöhen sollten.

Wir sind aber trotzdem unserem Kollegen van Muijlwijk für seinen Vorschlag dankbar. Wir wissen die großzügige Einstellung seiner Organisation zu schätzen. Van Muijlwijk zieht zwei Möglichkeiten in Betracht. Die erste wäre eine Änderung der gegenwärtig in Kraft stehenden beweglichen Skala, wonach 14 größere Gewerkschaften höhere Beiträge zahlen würden. Ich glaube, daß man ein solches Opfer von diesen großen Organisationen, die bereits hohe Summen an die ITF abführen, nicht verlangen sollte. Der zweite Vorschlag betraf eine allgemeine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Ich bin froh, daß van Muijlwijk seine Anregung nicht in die Form eines Antrages an den Kongreß gekleidet hat. Er fordert das Exekutivkomitee auf — und ich schließe mich ihm gerne an — die finanzielle Lage der ITF einer Prüfung zu unterziehen, dabei die Notwendigkeit einer Vergrößerung der Finanzmittel zu berücksichtigen und dem nächsten Kongreß einen Bericht vorzulegen. Ich möchte den Kongreß bitten, diesen Vorschlag anzunehmen und das Exekutivkomitee mit der Durchführung der erwähnten Untersuchungen zu beauftragen.

Was die Ausführungen unseres Freundes Pérez anbetrifft, so bin ich gewiß, daß das Exekutivkomitee und der Generalrat der ITF, wie auch alle auf diesem Kongreß Anwesenden sich glücklich schätzen, wenn sie den tapferen spanischen Arbeitern in ihrem Kampf gegen das in ihrem Lande herrschende faschistische Regime beistehen konnten. Pérez hat betont, daß diese Hilfe sehr bescheiden ist im Vergleich mit der großen zu leistenden Arbeit. Es trifft zu, daß unsere Hilfe sehr bescheiden ist; aber ich glaube, darauf hinweisen zu dürfen, daß die ITF nie verfehlt hat, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um unseren spanischen Kameraden in ihrem Kampf beizustehen. Ich bin gewiß, daß die ITF in Zukunft in gleicher Weise handeln und damit beweisen wird, daß wir uns der Leiden unserer spanischen Freunde immer bewußt sind und daß sie einen wichtigen Platz in unsern Herzen einnehmen. Ich möchte ihnen sagen, daß wir an ihrem harten Kampf vollen Anteil nehmen. Ich möchte ihnen unsere Sympathie ausdrücken und die Hoffnung aussprechen, daß die Freiheit, für die sie sich so mutig schlagen, ihnen bald zurückgegeben sein möge.

Der Finanzbericht und der Bericht der Rechnungsprüfungskommission wurden einstimmig genehmigt.

Zweiter Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Der Vorsitzende und Berichterstatter des Mandatsprüfungsausschusses, J. G. Baty, legte den zweiten Bericht dieses Ausschusses vor:

„Der Mandatsprüfungsausschuß hat weitere Beglaubigungen erhalten:

Der japanische Eisenbahnerverband (450 000 Mitglieder) bevollmächtigt den Kollegen Kageyama, das Stimmrecht im Namen dieser Organisation auszuüben:

Ferner sind seit unserm ersten Bericht eingetroffen die Kollegen A. J. Lensing und A. J. Piccaardt, stellv. Delegierte des niederländischen Verbandes der Radiotelegraphisten in der Luftfahrt.

Der Ausschuß empfiehlt unserem Kongreß, die Vollmachten dieser Kollegen anzuerkennen.

Der Ausschuß stellt auch fest, daß der Vertreter des amerikanischen Hohen Kommissars in Deutschland, Kollege Harvey Brown,

vom Kongreß herzlich willkommen geheißen wurde. Wie viele Delegierte wissen, war H. Brown seinerzeit Vorsitzender der International Association of Machinists of North America, die der ITF angeschlossen ist.“

Der zweite Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wurde ohne Diskussion einstimmig genehmigt.

Punkt 4: Beziehungen zum IBFG

Siehe Entschließungsantrag im Teil II, Seite 146

O. Becu (Amtierender Generalsekretär): Das Problem der Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG ist von großer Bedeutung. Wer von den Diskussionen Kenntnis hat, die in der Vergangenheit über die Beziehungen zwischen dem WGB und den IBS stattgefunden haben, wird sich daran erinnern, daß diese Frage zwar lange und ausführlich geprüft, aber nie befriedigend gelöst wurde. Vor dem Kriege versuchte man, sich mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) zu verständigen. Nach dem Kriege wurden die Unterhandlungen mit dem Weltgewerkschaftsbund (WGB) geführt. Heute können wir glücklicherweise sagen, daß die Lage sich verändert hat. Heute sind die Verhältnisse gefestigt; denn die Gewerkschaften der freien und demokratischen Länder haben die Notwendigkeit begriffen, eine internationale Gewerkschaftsbewegung zu schaffen, die von jeder Parteipolitik und von jedem Regierungseinfluß frei und unabhängig ist. Sobald ans Licht trat, daß eine solche Gewerkschaftsbewegung notwendig war, stellte sich die Frage der Zusammenarbeit zwischen den IBS und der neuen Internationale der freien Gewerkschaften, die den Namen „Internationaler Bund freier Gewerkschaften“ trägt. Man erinnert sich, daß im Juli 1949 in Genf Vorbesprechungen über die Gründung einer freien Gewerkschaftsinternationale stattfanden und daß bereits damals die Frage der Beziehungen zwischen der neuen Internationale und den IBS aufgeworfen wurde. Alsdann fand eine Konferenz der IBS am 8. und 9. November 1949 in Paris statt. Eine Entschließung wurde angenommen, die den Koordinations-Ausschuß der IBS ermächtigte, mit den leitenden Organen der neuen Internationale Beziehungen aufzunehmen. Diese Entschließung schrieb allerdings ausdrücklich vor, daß die Berufssekretariate ihre uneingeschränkte Autonomie beibehalten müssen, damit sie ihre Arbeit in unabhängiger Weise fortführen können. Auf dem Gründungskongreß des IBFG, der im Dezember desselben Jahres in London stattfand, wurde dieser Auffassung aufs neue Ausdruck gegeben und sie fand ihren Niederschlag in den Satzungen des IBFG. In Artikel 9 heißt es: „Vorkehrungen werden getroffen zur wirkungsvollen Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS bei der Durchführung ihrer Aufgaben.“ In den Artikeln 2 und 5 wird erklärt, daß Vertreter internationaler Berufssekretariate unter gewissen Voraussetzungen an den Kongressen und den Generalratssitzungen des IBFG teilnehmen können.

Der Gründungskongreß des IBFG nahm überdies eine Entschließung an, die den Exekutiv-Ausschuß ermächtigte, Beziehungen mit den IBS herzustellen und mit diesen Vereinbarungen zu treffen unter der Voraussetzung, daß diese ihre volle Autonomie bewahren. Es scheint mir, daß diese Beschlüsse eine Grundlage darstellen, auf der eine fruchtbare Zusammenarbeit aufgebaut werden kann.

Die erste Fühlungnahme zwischen dem IBFG und den Vertretern der IBS fand in Brüssel im vergangenen März anlässlich einer Tagung des kleineren Ausschusses des IBFG statt, bei welcher Gelegenheit verschiedene Wege der Zusammenarbeit erwogen wurden. Eine Konferenz der IBS, die im vergangenen April im Haag stattfand, prüfte alsdann die Ergebnisse dieser ersten Besprechungen und legte Richtlinien für die künftigen Beziehungen mit dem IBFG fest.

Delegierte des Koordinations-Ausschusses der IBS besprachen alsdann die Frage mit dem Exekutiv-Ausschuß des IBFG, der alle von den IBS gemachten Vorschläge annahm. Die gefaßten Beschlüsse sind in dem Ihnen unterbreiteten Bericht enthalten.

Die Anerkennung der Tatsache, daß zwischen den IBS und dem IBFG eine Gemeinschaft der Interessen und Auffassungen besteht, womit die Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung gewährleistet ist, bringt mit sich die Unterordnung der IBS unter die vom IBFG festgelegte allgemeine Gewerkschaftspolitik. Um die Vertreter der IBS darüber auf dem Laufenden zu halten und ihnen Gehör zu verschaffen, wurde vereinbart, daß die IBS in beratender Eigenschaft in den leitenden Organen des IBFG vertreten sein sollen, und zwar durch einen Delegierten auf den Sitzungen des kleineren Ausschusses, durch zwei Delegierte auf den Sitzungen des Exekutiv-Ausschusses und durch fünf Vertreter des Koordinations-Ausschusses der IBS auf den Sitzungen des Generalrates des IBFG. Dies schließt jedoch nicht die Möglichkeit aus, daß die Berufssekretariate einzeln zur Teilnahme an Besprechungen über die eine oder andere bestimmte Frage eingeladen werden. Was die Vertretung auf dem Kongreß des IBFG anbetrifft, so ist vorgesehen, daß solche IBS, die nicht mehr als eine Million Mitglieder haben, einen Delegierten, diejenigen mit einer Mitgliederzahl bis zu drei Millionen zwei Delegierte und diejenigen mit mehr als drei Millionen Mitgliedern drei Delegierte entsenden können. Andererseits wurde bestimmt, daß der IBFG eingeladen wird, sich in beratender Eigenschaft auf den Kongressen und Konferenzen der IBS wie auch auf den Tagungen des Koordinations-Ausschusses vertreten zu lassen.

Diese Beschlüsse haben die Grundlage für eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Zweigen der internationalen Gewerkschaftsbewegung geschaffen.

Die Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS hat aber noch eine andere Seite. Ich meine die regionalen Sekretariate in den verschiedenen Weltteilen. Die beiden interessierten Parteien haben grundsätzlich die Errichtung gemeinsamer regionaler Sekretariate beschlossen. Die Art der Durchführung dieses grundsätzlichen Beschlusses ist noch zu besprechen. Man muß sich entscheiden, ob die regionale Tätigkeit von gemeinsamen Organen durchzuführen ist oder nicht. Die Schaffung gemeinsamer Büros kann beispielsweise die Beschäftigung eines gemeinsamen Personals umfassen, daß sich den Interessen der IBS wie auch denen des IBFG widmet. Man kann sich aber auch vorstellen, daß die beiden Sektoren der Gewerkschaftsbewegung ihr eigenes Personal haben, das alsdann bei der Durchführung bestimmter Maßnahmen und Aktionen zusammenarbeitet. Ein Beschluß ist in dieser Hinsicht noch nicht gefaßt worden. Die Frage wird wahrscheinlich anlässlich der nächsten Sitzung des Exekutiv-Ausschusses des IBFG besprochen werden, die für den November vorgesehen ist.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch mitteilen, daß der IBFG bereits die Errichtung von zwei regionalen Zweigsekretariaten beschlossen hat, und zwar in New York und in Genf. Das Sekretariat in New York würde sich vor allem den Fragen widmen, mit denen sich die Vereinten Nationen und insbesondere der Wirtschafts- und Sozialrat und seine Kommissionen befassen. Wie Sie wissen, besaß die ITF ein Büro in New York. Nach Prüfung der Frage durch unser Exekutivkomitee wurde beschlossen, im Interesse der zu leistenden Arbeit in New York ein gemeinsames Büro mit dem IBFG einzurichten. Nach einem Meinungsaustausch über den Aufgabenkreis und die Leitung des Büros hat dieses am 1. Juli seine Arbeit aufgenommen. Zwischen dem IBFG und der ITF wurde ausdrücklich vereinbart, daß letztere ihre volle Autonomie bewahren und daß sich unsere beiden Internationalen in keiner Weise gegenseitig in ihre Angelegenheiten einmischen würden. Man wird sich später überlegen können, ob eine ähnliche Lösung für Genf gefunden werden kann; es wäre für uns sicher von Wert, einen ständigen Vertreter in dieser Stadt zu besitzen, denn die IBS sollten die vielseitige Tätigkeit der IAO aus nächster Nähe verfolgen können.

Nach diesen Erläuterungen habe ich das Vergnügen, dem Kongreß den vom Sekretariat über diese wichtige Frage ausgearbeiteten Bericht zu unterbreiten. Er enthält den Entwurf einer EntschlieÙung über die Beziehungen der ITF zum IBFG. Diese EntschlieÙung führt die Grundsätze auf, über die wir einig geworden sind. Ich empfehle sie dem Kongreß zur Annahme.

Ch. Lindley (Ehem. Präsident der ITF und Gast des Kongresses): Ich war während meines langen Lebens immer hartnäckig bei der Verfolgung meiner Ziele. Schwierigkeiten können mich nicht zum Aufgeben veranlassen. In den 50 Jahren meiner Gewerkschaftstätigkeit und 34 Jahren der Zugehörigkeit zum Schwedischen Reichstag gab es manche Hindernisse, die zu überwinden waren.

Als ich auf dem Zürcher Kongreß der ITF aus Altersgründen das Amt des Präsidenten der ITF niederlegte, war ich pessimistisch gestimmt. Meine letzten Worte galten dem Bedauern, daß ich die aktive Arbeit der ITF verlassen mußte. Ich war froh, daß es mir nicht zufiel, die Flagge der ITF einzuziehen. Man verlangte damals von uns, daß wir unsere Freiheit und unsern Namen aufgeben sollten, um dem WGB beizutreten. Die Lage schien hoffnungslos. Der britische Gewerkschaftsbund und der amerikanische CIO unterstützten das von den russischen Kommunisten diktierte Programm zur Eingliederung der Berufssekretariate als Sektionen in den WGB. Ich konnte mich mit dem Gedanken nicht abfinden, daß die ITF, die ich gründen half, untergehen sollte. Sie können sich meine Freude vorstellen, als der neue Internationale Bund Freier Gewerkschaften gegründet wurde. Der Name, den ich 1898 vorschlug, als ich beantragte, unsere Organisation „Internationale Transportarbeiter-Föderation“ zu taufen, sollte damit erhalten bleiben. Wenn ich immer noch ein aktives Mitglied der Gewerkschaftsbewegung wäre, dann würde ich vorschlagen, den Namen der neuen Internationale abzuändern und ihm die alte Bezeichnung „Internationaler Gewerkschaftsbund“ zu geben. Dies wäre anfänglich vielleicht nicht praktisch gewesen; denn es ging darum, die neue Organisation vom WGB zu unterscheiden. Aber nun wird dies gewiß möglich sein.

Es gibt eine andere Frage, die ich hier zur Sprache bringen möchte und die nach meiner Meinung von großer Wichtigkeit ist: Die Geschichte der

ITF sollte geschrieben werden. Ich glaube nicht, daß ich noch viele Jahre am Leben bleiben werde, und wenn eine wahrheitsgetreue Geschichte der ITF geschrieben werden soll, dann muß man mich beiziehen; denn ich habe die Ereignisse in der ITF von allem Anfang an miterlebt und ich besitze sämtliche Dokumente. Natürlich sind nach meinem Ableben die Dokumente immer noch da, aber ich kann denen, die die Geschichte der ITF schreiben sollen, viele mündliche Aufschlüsse geben. Ich möchte wünschen, daß das Exekutivkomitee diese Anregung prüft, damit sobald als möglich an die Abfassung einer Geschichte der ITF geschritten werden kann.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Wir haben unseren Generalsekretär an den IBFG abgetreten und schon dies allein ist ein wesentlicher Beitrag an die Arbeit des IBFG und stellt eine Verbindung her zwischen den beiden Organisationen. Es hat lange Zeit gedauert, bis wir das Ziel erreichten, das wir solange angestrebt haben, nämlich die Koordination der Arbeit der Internationalen Berufssekretariate mit der der Internationalen Gewerkschaftsorganisation, die sich mit den großen und allgemeinen Aufgaben befaßt. Ich bin gewiß, daß mein Freund Lindley sich an die Bemühungen der letzten 30 Jahre erinnert, die auf eine solche Zusammenarbeit abzielten. Nach 1919 versuchten wir, die Tätigkeit der Berufssekretariate mit der des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu verknüpfen, aber ohne großen Erfolg. Wir wissen alle, wie nutzlos die Bestrebungen waren, die zwischen 1945 und 1949 unternommen wurden, um ein Verständnis innerhalb des WGB herbeizuführen, das erlaubt hätte, den Berufssekretariaten innerhalb dieser Organisation vollständige Autonomie einzuräumen. Diese Auseinandersetzung kann der Hauptgrund der Spaltung im WGB genannt werden. In jenen langen Besprechungen trat ans Licht, daß der WGB jene Fragen nicht lösen konnte oder wollte, die uns als Gewerkschafter am meisten am Herzen liegen und daß er nur als Werkzeug zur Ausdehnung des kommunistischen Einflusses dienen sollte.

Im IBFG kamen wir rasch zu einer Verständigung. Wir legten Richtlinien der Zusammenarbeit fest, die auf der von den Berufssekretariaten gewünschten vollständigen Autonomie begründet sind.

Die Internationalen Berufssekretariate haben während langer Jahre beträchtliche Arbeit geleistet. Dank ihrer Erfahrung sind sie am besten imstande, die Aufgaben durchzuführen, die mit dem täglichen Leben der von uns vertretenen Arbeiter zusammenhängen. Sie vertreten den Standpunkt dieser Arbeiter im Internationalen Arbeitsamt und im Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen. Ich bin gewiß, daß mit dem engeren Zusammenschluß, den wir nun durch den IBFG erzielten, die IBS eine Stärkung erfahren haben, die uns in den kommenden Tagen zum Nutzen gereichen wird.

Überdies bleiben die IBS nun nicht mehr auf die Behandlung ihrer Sonderprobleme beschränkt. Dank der Vereinbarung mit dem IBFG sind sie im kleineren Ausschuß, Exekutiv-Ausschuß, Generalrat und Kongreß des IBFG vertreten. Dies gibt uns die Möglichkeit, gemeinsam mit ihm die allgemeinen Richtlinien zu besprechen und festzulegen, die im Interesse der internationalen gewerkschaftlichen Zusammenarbeit liegen.

Zwei weitere Punkte bedürfen meines Erachtens der Klärung durch unseren Kongreß: Im Jahre 1948 traten die Berufssekretariate zusammen und bildeten einen Koordinations-Ausschuß, um ihren gemeinsamen

Standpunkt ausdrücken zu können. Die Frage stellt sich, ob wir diese gemeinsame Tätigkeit im Koordinations-Ausschuß fortsetzen sollen. Nach meiner Auffassung besteht kein Grund mehr, diesen Ausschuß beizubehalten; denn wir besitzen nun einen leistungsfähigen Aufbau und gute Beziehungen innerhalb des IBFG. Ich beantrage daher, die Frage, ob wir uns am Koordinations-Ausschuß weiterhin zu beteiligen wünschen, dem Exekutivkomitee der ITF zur Prüfung zuzuweisen.

Kollege Becu erwähnte den Beschluß des IBFG, regionale Organisationsformen zu schaffen. Ich halte diese Entwicklung für notwendig und begründet. Die IBS sind aufgefordert, sich an dieser Arbeit zu beteiligen. Sie sind auch aufgefordert, bei der Bestreitung der Kosten und bei der Koordination dieser Arbeit mitzuwirken. Auch hier glaube ich, daß das Exekutivkomitee eine Prüfung im günstigen Sinne vornehmen kann. Die regionalen Bestrebungen der ITF können mit der Arbeit des IBFG in einer Weise verknüpft werden, die Überschneidungen und Doppelspurigkeit vermeidet und gleichzeitig unsere Geldmittel schont.

Auch ich freue mich, daß wir die Flagge der ITF nicht einholen mußten. Es bestand gar nie die Absicht, uns dazu zu zwingen. Ich glaube, unser Freund Lindley deutete zu einer bestimmten Zeit die Ereignisse nicht ganz richtig. Viele unter uns wußten genau, welchen Weg wir beschreiten wollten. Es handelte sich um eine reine Zeitfrage. Wir haben bewiesen, daß wir die Fähigkeit besitzen, unsere Arbeit fortzusetzen und die Freiheit und die demokratischen Grundsätze, an die wir glauben, zu erhalten. Ich glaube, daß wir eine Stufe der internationalen gewerkschaftlichen Organisation erreicht haben, die als „epochemachend“ in der Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung betrachtet werden kann.

J. Döring (Mitbegründer der ITF und Gast des Kongresses): Die Gründung der ITF fand im Jahre 1896 statt, während des großen Hafenarbeiterstreiks in Hamburg. Damals kam der Genosse Tom Man von England, um mit uns die Sache zu besprechen. Die ITF stützte sich auf die deutsche Organisation in Hamburg und auf Holland; denn die Holländer halfen uns als erste, mit der ITF vorwärts zu kommen. Die ITF war anfänglich nicht so groß und stark wie heute, sondern sehr schwach. Wir bemühten uns aber mit besten Kräften, die ITF vorwärts zu bringen. Wenn es einmal notwendig wird, die Geschichte der ITF zu schreiben, so möchte ich bitten, der Tatsache Erwähnung zu tun, daß die Hamburger Hafenarbeiter und Seeleute nicht abseits standen.

Auf Verlangen der englischen Dockarbeiter erklärten wir uns später bereit, die Leitung der ITF nach England zu verlegen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Schifffahrt in England größer und stärker war als in Deutschland. Aber nach verhältnismäßig kurzer Zeit teilten die Genossen in Holland mit, daß sie die Verbindung mit England verloren hätten. Wir hatten in England einen Sekretär namens Chambers eingestellt. Da wir auf unsere Briefe keine Antwort mehr erhielten, fuhr ich mit meinem Freund Nathans, der inzwischen das Zeitliche gesegnet hat, nach England hinüber, um zu sehen, was aus der ITF geworden war. Von der Mutter des Genossen erfuhren wir, daß er beim englischen Seemannsverband in Dienst getreten wäre. Der Vorsitzende des englischen Seemannsverbandes, Havelock Wilson, erklärte, Chambers habe die Ar-

beit in der ITF aufgegeben. Chambers selber konnten wir nicht finden, aber auf einem großen Tisch lagen Papiere und Drucksachen, die der ITF gehörten. Es blieb uns nichts anderes übrig, wenn wir die ITF nicht auffliegen lassen wollten, als die Leitung wieder in die Hand zu nehmen. Als die Engländer sahen, daß wir Ernst machen wollten, plädierten sie dafür, daß wir die Leitung der ITF in England belassen sollten, was wir dann auch gemacht haben. Wir glaubten, daß es genügen würde, die Genossen in England anzuhalten, ihre Pflicht und Schuldigkeit zu tun.

Später, als wir in Deutschland eine stärkere Organisation aufgebaut hatten, bemühten wir uns erneut, die Leitung zu übernehmen. Wir gingen nach Holland und stellten dort einen Angestellten ein, den verstorbenen Genossen Edo Fimmen, der damals beim holländischen Transportarbeiterverband angestellt war. Kollege Edo Fimmen setzte sich von allem Anfang mit großer Energie für die ITF ein, die er bis zu seinem Ableben leitete.

Die Kollegen in Deutschland, die seiner Zeit in der ITF mitwirkten, sind alle gestorben, entweder durch den Krieg oder durch die Geheime Staatspolizei. Ich kann mich auf das beziehen, was der Genosse Lindley gesagt hat. Als ich hierher gefahren bin, habe ich mir Gedanken gemacht und mich gefragt, was wird wohl aus Lindley geworden sein. Ich dachte mir, daß wir hier zum letzten Male in der ITF zusammenkämen. Ich hatte aus den Berichten über die Gründung des IBFG geschlossen, daß wir hier die ITF beerdigen wollen. Aber inzwischen bin ich anderer Meinung geworden. Nach dem, was hier gesagt worden ist, soll aber das Leben der ITF verlängert und ihre Bedeutung verstärkt werden. Darüber kann ich mich nicht äußern. Meine Skepsis will ich aber doch zum Ausdruck bringen. Ich war seit der Gründung der ITF Mitglied der Exekutive und habe mich mit dem Kollegen Edo Fimmen oft darüber ausgesprochen, wie wir die ITF vergrößern und ausbauen könnten. Leider hatten wir keinen großen Erfolg. Als der Kollege Oldenbroek dann die Leitung der ITF übernahm, dachte ich, daß sich die Verhältnisse verbessern würden. Ich möchte kein Urteil fällen, aber meine Skepsis will ich hier zum Ausdruck bringen. Ich glaube, daß die ITF die längste Lebensdauer hinter sich hat und daß sie nie wieder so in Gang kommen wird, wie früher und wie sie es verdient. Eines aber möchte ich festhalten: Die deutschen Organisationen haben die ITF nie vernachlässigt, sondern sich stets bemüht, sie vorwärts zu bringen und aufrecht zu erhalten.

P. de Vries (Verband der holländischen Schiffsoffiziere): Unsere Delegation stimmt mit den Ausführungen im Bericht über unsere Beziehungen zum IBFG völlig überein. Nach dem, was Kollege Deakin gesagt hat, kann ich mich kurz fassen. Wir sind der Auffassung, daß zwischen dem IBFG und den IBS, vor allem der ITF, enge Zusammenarbeit bestehen soll, aber nur unter der Voraussetzung, daß die IBS ihre Arbeit selbständig weiterführen und auf ihrem besonderen Arbeitsgebiet unabhängig bleiben. Ich möchte den Kongreß auf eine Äußerung des Kollegen Oldenbroek hinweisen. Nach dem Bericht soll er gesagt haben, daß die IBS wahrscheinlich für eine sehr lange Zeit unabhängig bleiben sollen. Diese Äußerung kann zu einem Mißverständnis Anlaß geben. Ich glaube, wir sind uns alle einig darüber, daß die ITF entschlossen ist, unabhängig zu bleiben. Wenn Kollege Oldenbroek den erwähnten Ausspruch wirklich

getan hat, dann glaube ich nicht, daß er sagen wollte, daß die IBS nur für eine beschränkte Zeit unabhängig bleiben sollen, auch wenn diese Zeit sehr lange dauern sollte. Da Kollege Oldenbroek anwesend ist, fordere ich ihn auf, die Versicherung abzugeben, daß dies nicht seine Auffassung war und daß der im Bericht aufgeführte Protokoll-Auszug auch so verstanden werden kann, daß die IBS ganz einfach unabhängig bleiben sollen.

Als Organisation der holländischen Schiffskapitäne und -offiziere sind wir an der Arbeit in den rückständigen Ländern besonders interessiert. Wir besitzen ein Büro in Djakarta in Indonesien, und wir sind daher über die Vorgänge in diesem ausgedehnten Gebiet informiert, was die Errichtung von Gewerkschaften der indonesischen Arbeiter betrifft. Ich möchte nochmals unterstreichen, daß die ITF mindestens ein regionales Büro im Fernen Osten unterhalten sollte, und daß dazu die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Kollege Deakin erklärte, daß wir durch Zusammenarbeit die Kosten herabsetzen können. Ich glaube, daß diese Überlegung sich auch auf das fernöstliche Büro anwenden läßt, welches wir bereits besitzen, und zu dessen Unterhaltung die Seeleutegewerkschaften bereits einen besonderen Beitrag leisten. Aber selbst wenn wir dieses Büro gemeinsam mit dem IBFG betreiben, wird es der ITF Geld kosten, und wir müssen daher auch dann der ITF die finanziellen Mittel zur Verfügung stellen.

Unsere Delegation erklärt auch ihre Zustimmung zu der im Bericht enthaltenen EntschlieÙung. Wir hoffen, daß der Kongreß diese EntschlieÙung einstimmig annehmen wird; denn wir sind überzeugt, daß das darin Gesagte die Ziele der internationalen Gewerkschaftsbewegung fördern wird.

J. H. Oldenbroek (Generalsekretär des IBFG): Man hat eine ganz bestimmte Frage an mich gerichtet und ich will mich nicht der Unhöflichkeit schuldig machen, darauf nicht zu antworten.

Kollege de Vries fragte, ob die Erklärung im Protokoll des Exekutivkomitees der ITF korrekt ist, d. h., ob ich gesagt habe, daß die Eingliederung oder Einverleibung der IBS in den IBFG — dies ist meine Auslegung seiner Worte — früher oder später zur Diskussion stehen wird.

Lassen Sie mich klarmachen, daß dieses Protokoll, das ich nie vorher gesehen habe, einen falschen Eindruck erweckt. Die Bemerkung, die ich bei jener Gelegenheit machte, war die, es sei nicht angebracht, etwas Derartiges zu erörtern. Die Frage wurde nicht vom IBFG gestellt; sie wurde von einigen IBS gestellt, die sich nicht in derselben günstigen Lage befinden wie die ITF und anfragten, ob es nicht eine Möglichkeit gäbe, ihre Arbeit mit der des IBFG zu verknüpfen, nicht nur durch die Schaffung gemeinsamer Vertretungen, sondern auch durch effektiven Beistand seitens des IBFG bei ihrer Arbeit. Da daraus eine verkehrte Situation entstehen konnte, erklärte ich, daß wir im IBFG für lange Zukunft der Auffassung seien, die Frage könnte überhaupt nicht besprochen werden, erstens weil wir nicht den Eindruck erwecken wollten, daß wir irgendwelche derartige Absicht hegten — und wir haben gar keine — und ferner, weil der IBFG andere Dinge zu tun hat, als die Arbeit der IBS zu übernehmen.

Eine Bemerkung drängt sich aber in diesem Zusammenhang auf: Die Erklärung, die von der gemeinsamen Tagung der IBS und des IBFG in Brüssel ausging, daß wir uns auf praktische Ergebnisse konzentrieren würden, d. h., daß wir zusammenarbeiten würden zur Erreichung genau bestimmter Ziele. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die an der Arbeit teilnehmenden Organisationen leistungsfähig sein. Wenn die IBS vollen Anteil an der internationalen Gewerkschaftsarbeit nehmen wollen, dann können sie das nur, wenn sie ihrer Aufgabe gewachsen sind. Sie können das nur, wenn sie imstande sind, den Interessen ihrer Mitglieder tatsächlich zu dienen und dies können sie nur tun, wenn sie nicht nur über Arbeitsbedingungen reden, sondern auch eine gute Kenntnis des von ihnen vertretenen Wirtschaftszweiges besitzen. Es ist vielleicht nicht zu früh, dies zu betonen, denn wir müssen zugeben, daß eine ganze Anzahl internationale Berufssekretariate heute noch nicht genügend entwickelt sind, um aktiv und wirksam tätig zu sein im Interesse der Arbeiter der von ihnen vertretenen Wirtschaftszweige. Wo es möglich ist, sollen der IBFG und die IBS in Zukunft in unserer internationalen Gewerkschaftsbewegung zusammenarbeiten. Der IBFG, der in erster Linie die Landeszentralen vertritt, erhebt nicht den Anspruch darauf, eine allmächtige Organisation zu sein, die die Geschicke der internationalen Gewerkschaftsbewegung bestimmt. Er begreift, anerkennt und gestattet, daß die IBS in ihren Wirtschaftszweigen und Tätigkeitsgebieten dieselben Rechte beanspruchen können wie die nationalen Gewerkschaftsbünde. Da dies die Grundlage unserer Zusammenarbeit ist, glaube ich nicht, daß Schwierigkeiten zwischen uns auftauchen werden. Der IBFG wird nicht versuchen, anderer Leute Arbeit zu tun, aber wir hoffen sehr, daß alle IBS — bei der ITF ist das schon Gewißheit — imstande sein werden, sich ihrer Aufgabe in wirksamer Weise zu entledigen.

O. Becu (Amtierender Generalsekretär): Der Kongreß weiß es sicher zu schätzen, daß die beiden Pioniere der ITF, die Kollegen Lindley und Döring, ans Rednerpult traten. Die Aufmerksamkeit, mit der Sie ihren Ansprachen zugehört haben, beweist Ihr großes Interesse an der Geschichte der ITF. Ich glaube, daß niemand mehr am Leben ist, der besser als Lindley und Döring die Geschichte der ITF schreiben könnte. Es war eine großartige Gelegenheit für diese Kollegen, Ihnen einen Einblick zu geben in den Werdegang der ITF seit ihrer Gründung im Jahre 1896. Lindley und Döring können heute mit Stolz die Entwicklung und das Wachstum der ITF seit jener Zeit feststellen. Ich möchte den beiden Kollegen heute einen besonderen Dank abstatten und ich weiß, daß Sie sich mir darin anschließen; denn Lindley und Döring haben von Anfang an am Aufbau dieser großen Organisation mitgewirkt. Ich hoffe, daß es ihnen noch vergönnt sein wird, bei der Abfassung der Geschichte der ITF tatkräftig mitzuwirken. Der von Lindley gemachte Vorschlag ist nicht der erste dieser Art; denn eine ähnliche Anregung wurde bereits von mir auf unserem ersten Nachkriegs-Kongreß in Zürich vorgebracht. Die Anregung wurde zwar von unserem damaligen Generalsekretär und vom Exekutivkomitee mit Freuden aufgenommen, bisher aber noch nicht verwirklicht. Wir werden aber sobald wie möglich den Plan zur Durchführung bringen.

Der Kollege Döring hat seiner Skepsis Ausdruck gegeben und gesagt, die ITF hätte die längste Lebensdauer hinter sich. Er hat uns aber nicht erklärt, wie er zu diesem pessimistischen Schluß kam. Lassen Sie mich

aber sagen, daß, wenn die ITF weiterhin die Aufgaben erfüllen soll, für die sie geschaffen wurde, und wir eine bessere Grundlage für den Aufbau unserer Bewegung nicht finden können, die ITF, wie ich hoffe, ihre Existenz beibehalten wird.

Die Delegierten sind sicherlich mit dem einverstanden, was Deakin über den historischen Augenblick gesagt hat, in dem beide Teile der internationalen Gewerkschaftsbewegung endlich eine Grundlage zur fruchtbaren Zusammenarbeit im Interesse der Arbeiter gefunden haben. Kollege Deakin hat aber auch eine bestimmte Auffassung ausgedrückt in bezug auf den Koordinationsausschuß der IBS. Er stellt die Notwendigkeit eines weiteren Bestehens dieses Ausschusses in Frage. Gestatten Sie mir, die Lage in ein paar Worten zu erklären: Der Koordinationsausschuß wurde, wie Deakin sagte, im Jahre 1948 geschaffen, genau genommen im März 1948, also zu einer Zeit, da der WGB immer noch bestand, d. h., als die freien Gewerkschaften dieser Internationale immer noch angehörten. Der von den Kommunisten beherrschte WGB versuchte seit seiner Gründung im Jahre 1945 die IBS sich einzuverleiben in der Form von Berufsabteilungen. Als die Entscheidung näherrückte und einige der IBS nicht wußten, wie sich die anderen verhalten würden und fürchteten, daß die schwächsten unter ihnen sich vom Standpunkt des WGB beeindrucken ließen, war es nach meiner Auffassung ein kluges Vorgehen, eine Versammlung aller IBS zu veranstalten, um festzustellen, ob ein gemeinsamer Standpunkt in bezug auf den WGB gefunden werden konnte. Dies bedeutete nicht, daß wir in diejenigen, die im WGB die freien und demokratischen Gewerkschaften vertraten, kein Vertrauen hatten. Aber die IBS fürchteten, daß sie in einem gewissen Augenblick in die Minderheit versetzt werden könnten, und daß der WGB auf diese Weise einen Beschluß fassen würde, der dem Willen der freien und demokratischen Gewerkschaftsbünde zuwiderliefe. Es war daher der Zweck der Schaffung eines Koordinationsausschusses, eine gemeinsame Politik der IBS gegenüber dem WGB festzulegen. Ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich sage, daß die Haltung der IBS und ihres Koordinationsausschusses zum Zusammenbruch des WGB beigetragen hat. Nach der Gründung des IBFG wären die IBS der Auffassung, daß ihr Koordinationsausschuß immer noch von Bedeutung war und zu nützlichen Zwecken dienen könne. Die Frage wurde von unserm Exekutivkomitee besprochen, das beschloß, daß die ITF sich am Koordinationsausschuß der IBS weiterhin beteiligen und daß dieser — wenigstens vorläufig — beibehalten werden soll. Der Grund dafür ist sehr einfach. Ich will hier eine Erklärung des Kollegen Oldenbroek anführen, deren Bedeutung keinem Zweifel unterliegt. Er sagte anläßlich der Tagung des Exekutivkomitees der ITF im Februar 1950: *„Die IBS haben eine Form der Zusammenarbeit unter sich gesucht, und es war höchst wünschenswert, daß der Koordinationsausschuß seine Tätigkeit weiterführen und ausbauen sollte. Der IBFG würde es schwierig finden, mit jedem der 18 oder 19 IBS einzeln zu verhandeln. Der Koordinationsausschuß ist ein gutes Mittel zur Zusammenarbeit.“* Ich brauche dieser Erklärung nichts hinzuzufügen; denn dies ist genau der Schluß, den unser Exekutivkomitee zog, und ich glaube nicht, daß der IBFG seine Auffassung in dieser Hinsicht geändert hat. Die Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS ist gesichert. Letztere sind in allen leitenden Organen des IBFG vertreten, aber nur im Generalrat und auf dem Kongreß besitzen sie Einzelvertretung. In allen anderen Fällen, wie beim kleineren Ausschuß und beim Exekutivausschuß erfolgt die Vertretung durch den

Koordinationsausschuß. Kollege Deakin schlägt vor, daß das Exekutivkomitee unsere Stellungnahme in der Zeit bis zum nächsten Kongreß neu überprüfen soll. Das Exekutivkomitee hat dagegen wahrscheinlich nichts einzuwenden. Eine Weiterführung der Aussprache über diesen Punkt kann nichts schaden.

Die Kollegen Deakin und de Vries haben über regionale Einrichtungen gesprochen. Gemeinsame regionale Einrichtungen des IBFG und der IBS würden für beide Teile Ersparnisse bedeuten und gleichzeitig zu ihrer Stärkung beitragen. Aber wie Kollege de Vries gesagt hat, will dies nicht heißen, daß für uns die Auslagen entfallen werden; denn solche regionalen Einrichtungen müssen nicht nur in Asien, sondern auch in anderen Teilen der Welt geschaffen werden, wo die ITF bisher noch nicht Fuß gefaßt hat. Eine solche Entwicklung wird bestimmt größere Auslagen für die ITF bedeuten, und wir werden uns der Frage zuwenden müssen, wie wir die Mittel für diese zusätzlichen Auslagen beschaffen können.

Kollege de Vries bezog sich auch auf eine Erklärung unseres Freundes Oldenbroek. Dieser hat bereits geantwortet, aber ich möchte doch noch einige Worte dazu sagen: Das Protokoll über die Sitzung des Exekutivkomitees, in dem die Erklärung enthalten ist, wurde Oldenbroek nicht unterbreitet, da er die ITF bereits vor der Abfassung des Protokolls verlassen hatte. Es ist daher in Ordnung, daß wir ihm die Gelegenheit geben, im Protokoll aufgeführte Erklärungen, die nicht den Tatsachen entsprechen, richtigzustellen.

Gestatten Sie mir aber, ein paar Worte zur Frage selber hinzuzufügen: Oldenbroek sagte, daß die IBS für eine lange Zeit weiterbestehen müssen. Wir können nicht beschließen, die ITF oder irgend ein anderes IBS auf ewige Zeiten beizubehalten. Soweit wir voraussehen können, ist es notwendig, die IBS in ihrer gegenwärtigen Form in voller Selbständigkeit zu erhalten. Aber wir können nicht wissen, was die Zukunft bringen wird. Es mag sein, daß wir in späteren Zeiten andere Schlüsse ziehen werden. Wir werden vielleicht herausfinden, daß ein besseres System und eine bessere Form der Zusammenarbeit und ein besserer Aufbau der internationalen Gewerkschaftsbewegung sich erzielen lassen. Wenn dies die Verschmelzung aller unserer Organisationen zu einer einzigen Körperschaft mit sich bringen würde, dann bin ich gewiß, daß alle unter Ihnen eine solche Entwicklung als im Interesse der Arbeiter stehend betrachten würden. Aber wir müssen sehr vorsichtig sein und keinen Schritt dulden, der die weitere Tätigkeit der IBS und des IBFG in irgend einer Weise behindern könnte. Es geht uns allen darum, den werktätigen Bevölkerungsschichten zu dienen und darum, die beste Organisationsform zur Verwirklichung unserer Ziele zu finden.

Die Entschließung über die Beziehungen zum IBFG wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Punkt 6: Revision der Satzungen

P. de Vries (Vorsitzender und Berichterstatter des Satzungs- und Wahlausschusses): Da Sie alle ein Exemplar des Berichtes des Satzungs- und Wahlausschusses in Händen haben, sehe ich von einem Vorlesen desselben ab; aber er enthält einige Punkte, auf die ich Ihre besondere Aufmerksamkeit lenken möchte. Dazu ein paar Erläuterungen, die Ihnen weitere Fragen ersparen:

Der Ausschuß hatte eine doppelte Aufgabe zu erfüllen. In erster Linie mußte er sich mit gewissen Änderungen der Satzungen befassen, die vom Exekutivkomitee vorgeschlagen sind. In zweiter Linie mußte er Vorschläge machen in bezug auf eine Gruppe von Ländern für deren Vertretung im Generalrat und die Anzahl Sitze, die jeder Gruppe zugewiesen werden, bestimmen. Der Grund für diese ungewöhnliche Verbindung von Aufgaben lag darin, daß gewisse Vorschläge des Exekutivkomitees über Satzungsänderungen ihre Rückwirkungen hatten auf die Zusammensetzung des Generalrats.

Der Ausschuß beschloß, Ihnen die Annahme der ersten drei Vorschläge des Exekutivkomitees zu empfehlen. Ebenso den Teil des vierten Vorschlages, der sich auf die Sektionsvorsitzenden bezieht. Der Ausschuß war jedoch der Auffassung, daß die schon in den Satzungen enthaltene Bestimmung, daß Sektionsvorsitzende von Amts wegen Mitglieder des Generalrates seien, unter Umständen dazu führen könnte, einem Lande ein übermäßiges Gewicht im Generalrat zu geben. Z. B. hat Großbritannien bereits vier Sitze im Generalrat und könnte leicht zwei oder drei mehr bekommen durch Hinzunahme der Sektionsvorsitzenden. Wir beschlossen daher, Ihnen zu empfehlen, die Sektionsvorsitzenden nur mit beratender Stimme in den Generalrat aufzunehmen. Jedoch mit Ausnahme des Falles, wo ein solcher Vorsitzender auch gleichzeitig gewähltes Mitglied des Generalrates ist.

Eine weitere Empfehlung des Ausschusses verdient hervorgehoben zu werden, weil sie in gewissen Fällen Möglichkeit bietet, von der in den Satzungen vorhandenen Vorschrift abzuweichen, daß die Reisekosten des Generalrates von der Föderation zu tragen sind. Zu einem gegebenen Zeitpunkt war die ITF überwiegend europäisch in ihrer Zusammensetzung. Heute jedoch hat sie über zwei Millionen Mitglieder in anderen Kontinenten und davon eine Anzahl in Weltteilen, die von Europa sehr entfernt sind. Es ist durchaus zu wünschen, daß die Gewerkschaften in fern entlegenen Ländern direkten Kontakt mit denen Europas und anderer Weltteile bekommen. Aber wenn ihnen volles Vertretungsrecht auf Kosten der Föderation gewährt wird, so könnte dieses eine unerträgliche Bürde für die Finanzen der ITF darstellen. Besonders, wenn man in Betracht zieht, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Beiträge vieler und sogar der meisten dieser Gewerkschaften nicht ausreichen, um die Reisekosten eines Generalratsmitgliedes einmal im Jahr aufzuwiegen; von einem Beitrag an die Kosten der Dienste, die die ITF ihnen anderweitig erweist, ganz zu schweigen. Mit der Zeit wird diese Lage sich zweifelsohne zum Besseren wenden, aber inzwischen machen praktische Gründe es notwendig, die Anzahl der Vertreter solcher Gewerkschaften im Generalrat einigermaßen zu beschränken. Es läßt sich sehr wohl begründen, ein Verhältnis herzustellen zwischen der Vertretung im Generalrat und den Beiträgen an die ITF.

Die Regelung für die Vertretung im Generalrat wimmelt allerdings von Anomalien. Z. B.: Eine Gewerkschaft mit sehr großer Mitgliedschaft in verschiedenen Verkehrszweigen hat Anspruch auf nur einen Vertreter, wenn aber die Organisation in mehrere Verbände aufgespalten würde, würde jeder Verband einen Vertreter bekommen. So kommt es, daß Deutschland z. B. mit 636 000 Mitgliedern Anspruch auf zwei Sitze im Generalrat hat, während die Vereinigten Staaten mit 877 000 Mitgliedern Anspruch auf vier Sitze haben. Aus diesem Grunde schlägt der Ausschuß

vor, einer großen Organisation mehr als einen Sitz einzuräumen, wo Mitgliederbestand und berufliche Zusammensetzung dafür sprechen, um eine bessere Vertretung der verschiedenen Verkehrszweige zu gewährleisten. Dies könnte in verschiedenem Maße helfen, das Gleichgewicht im Generalrat herzustellen.

Die vorgeschlagenen Satzungsänderungen sollen dazu dienen, zeitweilig die ungünstigen Wirkungen gewisser Anomalien zu verhindern. Der Ausschuß war aber der Auffassung, daß die Veränderungen in der Struktur und der geographischen Ausbreitung der ITF dringend gebieten, die Satzungen einer Gesamtrevision zu unterziehen, um weiteren Schwierigkeiten in der Zukunft zu begegnen. Es wird dem Kongreß daher empfohlen, einen besonderen Ausschuß mit der Gesamtrevision der Satzungen zu beauftragen, der einen Entwurf anzufertigen und dem nächsten Kongreß vorzulegen hat.

Schließlich möchte ich den Kongreß daran erinnern, daß, wenn die Vorschläge über die Zusammensetzung des Generalrates angenommen werden, besondere Beschlüsse notwendig sind, um Frankreich, Italien, Spanien, Griechenland, Kanada und dem Nahen und Mittleren Osten je einen und Deutschland zwei zusätzliche Sitze zu gewähren.

Ich beantrage Genehmigung des Berichtes des Satzungs- und Wahlausschusses. Der Bericht lautet wie folgt:

Da einer der Anträge des Exekutivkomitees zur Änderung der Satzungen sich auf die Zusammensetzung des Generalrates bezog, erachtete der Kongreß, daß es nicht angebracht sei, an die Gruppierung der Länder zu rühren, die für die Wahl des Generalrates üblich ist, bis daß der Kongreß über diesen Änderungsantrag entschieden habe. Der Kongreß beschloß daher, diese beiden Angelegenheiten einem einzigen Ausschuß für Satzungs- und Wahlvorbereitung zur Behandlung in erster Instanz zu überweisen.

Er beschloß ferner, daß dieser Ausschuß aus je einem Vertreter folgender Länder oder Ländergruppen zusammengesetzt werde: Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, die Vereinigten Staaten, die Benelux-Gruppe und die Skandinavische Gruppe. Der Kongreß empfahl ferner, daß der Ausschuß aus Leuten zusammengesetzt werde, die mit der Organisation und den Satzungen der ITF vertraut sind. Die Mitglieder des Ausschusses waren folgende:

P. de Vries, Benelux
K. Klus, Deutschland
R. Clerc, Frankreich
A. Deakin, Großbritannien
H. Duby, Schweiz
R. Helgesson, Skandinavien
E. Peterson, USA

P. Tofahrn vertrat das Sekretariat der ITF und der Ausschuß wählte P. de Vries zum Vorsitzenden und Berichterstatter.

Der Ausschuß befaßte sich zuerst mit den Vorschlägen des Exekutivkomitees. (Da die Satzungen der ITF noch nicht in deutscher Sprache vorliegen, geben wir hier die sinngemäße Bedeutung der Abänderungsanträge.)

Im Absatz 3 des Artikels 5 ist bestimmt, daß keine Organisation mehr als einen und die Organisationen eines Landes zusammen nicht mehr als drei Vertreter im Generalrat haben können. Beantragt war, das Wort „drei“ durch „vier“ zu ersetzen.

Der Ausschuß empfiehlt Annahme dieses Antrages.

In Übereinstimmung mit einem Beschluß der lateinamerikanischen Transportarbeiter-Konferenz beantragte das Exekutivkomitee, den Absatz 2 des Artikels XI dermaßen abzufassen, daß alle Funktionäre eines Zweigsekretariats durch das Exekutivkomitee der ITF zu bestellen seien nach Befragung der beteiligten Organisationen.

Der Ausschuß empfiehlt Annahme dieses Antrages.

Zum Absatz 2 des Artikels XII schlug das Exekutivkomitee eine Änderung vor, die nur redaktionelle Bedeutung hat. Auch diesen Antrag empfiehlt der Ausschuß zu Annahme.

Der letzte Antrag des Exekutivkomitees bezog sich auf Absatz 3 desselben Artikels XII, in dem es heißt, daß die Fachsektionen eines Vorsitzenden wählen können, der von Amts wegen dem Generalrat angehört. Das Exekutivkomitee beantragte, diesen Absatz folgendermaßen abzufassen:

„Jede Fachsektion hält anläßlich des ordentlichen Kongresses der Föderation eine Konferenz ab, bei welcher die Vertreter der Sektion einen Sektionsvorsitzenden wählen können. Die Amtsdauer dieses Vorsitzenden läuft am Vorabend des folgenden Kongresses ab. Sektionsvorsitzende sind von Amts wegen Mitglieder des Generalrates.“

Sollte eine Sektion von ihrem Recht zur Wahl eines Sektionsvorsitzenden keinen Gebrauch machen, so wird bei jeder Tagung ein Vorsitzender für die Dauer der Tagung gewählt.“

Der Ausschuß empfiehlt die Annahme dieses Antrages mit Ausnahme des gesperrten Satzes. Er war sich bewußt, daß diese Bestimmung in den jetzigen Satzungen enthalten ist, war jedoch der Ansicht, daß die Aufrechterhaltung dieser Bestimmung das Gleichgewicht zwischen den Ländern stören kann und damit die Absicht im Absatz 3 des Artikels V vereitelt. Der Ausschuß anerkannte die Notwendigkeit, den Sektionen Mitspracherecht im Generalrat zu gewähren. Er erachtete aber, daß dieses nur mit beratender Stimme geschehen sollte. Der Ausschuß empfiehlt daher, in den Absatz 2 des Artikels V eine Bestimmung aufzunehmen, nach der die Vorsitzenden der Fachsektionen den Sitzungen des Generalrates mit beratender Stimme beiwohnen können.

In Ausführung seines Auftrages hat der Ausschuß die Zusammensetzung des Generalrates geprüft und empfiehlt folgende Sitzverteilung:

Europa	Mitglieder	Sitze
Belgien	81 150	
Holland	66 359	
Luxemburg	5 500	3
Frankreich (besonderer Beschluß)		72 638 1
Italien (besonderer Beschluß)		29 000 1
Griechenland (besonderer Beschluß)		35 800 1
Österreich	92 058	
Schweiz	53 674	
Saargebiet	11 000	156 732 3
Großbritannien		940 310 4
Deutschland (besonderer Beschluß für zwei)		636 474 4
Schweden		128 304 1
Dänemark	56 700	
Irland	6 000	
Finnland	27 615	
Island	1 500	
Norwegen	79 627	171 442 3
Spanien (besonderer Beschluß)		25 000 1 22
Nordamerika		
Vereinigte Staaten		877 157 4
Kanada (besonderer Beschluß)		23 000 1 5
Lateinamerika		
<i>(Besondere Vereinbarung in bezug auf die Kosten)</i>		
Argentinien	16 204	
Chile	54 100	
Kuba	57 897	
Ekuador	220	
Mexiko	4 017	
Uruguay	7 600	140 038 2
Asien		
<i>(Bezahlung eines Teils der Kosten in jedem einzelnen Falle)</i>		
Indien		327 000 1
Japan		531 587 1
Pakistan	57 000	
Ceylon	300	
Hongkong	?	
Singapur	3 000	60 300 1 3
Übertrag:		32

Australasien	Mitglieder	Sitze
Übertrag:		32
(Besonderer Beschluß und Bezahlung aller Kosten)		
Australien	15 000	
Neuseeland	4 810	19 810
	<hr/>	<hr/>
Naher und Mittlerer Osten		
(Besonderer Beschluß)		
Ägypten	4 070	
Israel	820	
Libanon	?	
Syrien	?	4 890
	<hr/>	<hr/>
		1
		34

Gemäß Absatz 6 des Artikels V sind besondere Beschlüsse des Kongresses erforderlich für die Zuweisung eines Sitzes an Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien, Kanada, Australasien und den Nahen und Mittleren Osten; falls die späterhin folgenden Vorschläge angenommen werden, ist ebenfalls ein besonderer Beschluß erforderlich, um Deutschland zwei zusätzliche Sitze zuzuweisen.

In einigen Fällen ist vorgeschlagen, daß die Zuweisung eines Sitzes von gewissen finanziellen Abmachungen abhängig gemacht wird. Dies entspricht einem in der Vergangenheit eingeführten Gebrauch, aber der Ausschuß fand, daß diese Praxis nicht mit den Satzungen der ITF vollständig vereinbar ist. Die Satzungen stammen aus einer Zeit, wo die Struktur der ITF völlig anders war als die heutige. Der Ausschuß erachtete, daß an dem Gebrauch festgehalten werden müsse, wenn die Zusammensetzung des Generalrates befriedigend sein soll und er empfiehlt daher dem Kongreß, gewisse Änderungen in den Satzungen vorzunehmen, um diese mit der Wirklichkeit in Übereinstimmung zu bringen.

In der Annahme, daß der Kongreß diesen Änderungen zustimmt, würden die beteiligten Länder und Ländergruppen folgende sein: Lateinamerika, Indien, Japan, Australasien und die Gruppe bestehend aus Pakistan, Ceylon, Hongkong und Singapur.

Es herrschte auch die allgemeine Meinung vor, daß die Beschränkung der Vertretung auf ein Mitglied pro Organisation sich ungerecht auswirkt für große Organisationen, die verschiedene Sektionen der Transportarbeiter umfassen. Dies trifft insbesondere zu auf Deutschland. Der Ausschuß empfiehlt daher, eine Bestimmung aufzunehmen, die in gewissen Fällen die Zuweisung von zusätzlichen Sitzen möglich macht.

Die sich aus diesen Erwägungen ergebenden Ergänzungen der Statuten sind folgende:

Der Absatz 3 des Artikels V sollte folgenden neuen Wortlaut erhalten:

„Die Anzahl der gewählten Vertreter kann sich je nach dem Mitgliederstand der Föderation ändern, beträgt aber mindestens 20. Keine Organisation kann mehr als einen Vertreter haben und die Organisation eines Landes zusammen nicht mehr als vier, mit dem Vorbehalt jedoch, daß der Kongreß durch besonderen Beschluß einer Organisation mehr als

einen Sitz zuweisen kann, wenn auf Grund ihres Mitgliederbestandes oder der Zusammensetzung ihrer Mitgliedschaftes erwünscht erscheint, eine angemessenere Vertretung der verschiedenen Transportindustrien des beteiligten Landes sicherzustellen.“

Die gesperrten Worte stellen eine zusätzliche neue Bestimmung dar.

Der Absatz 10 des Artikels V bestimmt, daß die Reisekosten der Mitglieder des Generalrates von der ITF getragen werden. Das gleiche gilt für die stellvertretenden Mitglieder des Generalrates, die ein reguläres Mitglied in dessen Abwesenheit ersetzen. Der Entscheidungsausschuß empfiehlt dem Kongreß, folgendes zu bestimmen:

„Die Reisekosten der Mitglieder des Generalrates, der Stellvertreter, die ein abwesendes reguläres Mitglied ersetzen, und der an Tagungen teilnehmenden Sektionsvorsitzenden werden von der Föderation getragen, es sei denn, daß das Exekutivkomitee in besonderen Fällen anders entscheidet. Andere Stellvertreter können an den Sitzungen des Generalrates in beratender Eigenschaft teilnehmen, ihre Reisekosten werden jedoch nicht von der Föderation getragen.“

Die gesperrten Worte stellen neue Bestimmungen dar.

Die hier erwähnten besonderen Fälle sind z. B. solche von Organisationen oder Gruppen von Organisationen, die sehr weit vom Sitz der ITF entlegen sind, oder deren Beitrag zum Budget der ITF nicht genügt, um die hohen Kosten der Entsendung eines Vertreters zu rechtfertigen.

Absatz 10 des Artikels V ist mit der vorgeschlagenen neuen Fassung des Absatzes 2 desselben Artikels in Einklang zu bringen.

Schließlich erachtete der Ausschuß, daß die gegenwärtigen Satzungen, insbesondere die Bestimmungen betreffend das Exekutivkomitee und den Generalrat, einer gründlichen Revision bedürfen und der Ausschuß empfiehlt dem Kongreß, ein Komitee einzusetzen und dieses mit der Prüfung der Statuten zu beauftragen zum Zwecke der Vorlage solcher Änderungsvorschläge, die als erwünscht erscheinen.

Der Vorsitzende: Der Bericht ist im Besitz aller Delegierten. Sie finden darin besondere Beschlüsse, die vom Kongreß in bezug auf die Aufteilung der Generalratsmandate zu fassen sind. Dies betrifft: Frankreich, Italien, Griechenland, Deutschland, Spanien, Kanada, Australien und den Nahen und Mittleren Osten. Ich schlage vor, daß wir darüber nicht besonders abstimmen. Wenn der Kongreß den ganzen Bericht annimmt, stimmt er also gleichzeitig dieser Sitzverteilung zu.

Soweit die Anträge des Ausschusses von den Anträgen des Exekutivkomitees abweichen, stimmt das Exekutivkomitee dem Ausschuß zu. Wir haben also nur über die Anträge des Ausschusses abzustimmen.

Der Bericht des Satzungs- und Wahlausschusses und seine darin enthaltenen Anträge wurden ohne Diskussion einstimmig genehmigt.

Der Vorsitzende dankte dem Ausschuß für seine gründliche Arbeit. Er teilte mit, daß die Mitglieder der belgischen Delegation, die infolge der Ereignisse in ihrem Lande abreisen mußten, dem Kongreß und insbesondere den deutschen Kameraden für den großartigen Empfang dankten.

Am Nachmittag fanden Sektionskonferenzen statt und am siebenten Tag wurde ein Ausflug der Kongreßteilnehmer an den Bodensee veranstaltet.

8. Tag

Freitag, den 23. Juli 1950

Vormittagssitzung

Der **Vorsitzende**: Der Kongreß hat vorgestern beschlossen, daß ein Komitee einzusetzen sei, das sich mit der Prüfung der Statuten zu befassen habe. Wir haben eine kleine Statutenrevision durchgeführt. Es ist beabsichtigt, eine weitere Revision durchzuführen. Ich teile Ihnen mit, daß das Exekutivkomitee sich am Mittwochabend noch mit der Sache befaßt hat. Das Exekutivkomitee ist der Ansicht, daß die Frage der Statuten vom Sekretariat und von der Exekutive vorzubereiten sei und nachher an diesen Ausschuß zu gehen habe. Der Ausschuß, der sich auf diesem Kongreß mit der Sache befaßt hat, ist mit diesem Vorgehen einverstanden. Es wäre ratsam, daß der Ausschuß, der die Vorschläge des Sekretariats und der Exekutive prüfen soll, jetzt gewählt wird, damit er dem nächsten Kongreß einen in Ruhe erwogenen Bericht erstatten kann. Ich schlage Ihnen daher vor, daß der Kongreß für diesen Ausschuß die gleiche Zusammensetzung beschließt wie für den Ausschuß, der am jetzigen Kongreß die Frage behandelt hat, mit de Vries als Vorsitzenden. Das Sekretariat und die Exekutive würden dann die Revision der Statuten vorbereiten und die Angelegenheit rechtzeitig vor dem nächsten Kongreß dem Ausschuß zur Weiterbehandlung überweisen.

Ist der Kongreß mit dieser Regelung einverstanden? Ich stelle fest, daß es der Fall ist.

Dann behandeln wir jetzt den ersten Bericht der Entschließungskommission. In diesem Bericht ist enthalten: Eine Resolution betreffend Korea, eine Resolution betreffend den Transport von Waffen und die Anträge der angeschlossenen Organisationen. Das Wort hat der Vorsitzende der Kommission, Kollege Haugen.

Erster Bericht des Entschließungsausschusses

Der Vorsitzende und Berichterstatter des Entschließungsausschusses, I. Haugen, unterbreitete folgenden schriftlich vorgelegten Bericht:

Der Ausschuß bestand aus folgenden Delegierten:

Haugen, Norwegen

Webber, England

Weigl, Österreich

Hildebrand, Deutschland

Ferri-Pisani, Frankreich

Pellegrino, Italien

Irving Brown, USA

Faiz Ahmed, Pakistan

Cassiers, Belgien

Perez, Spanien

Der Kollege Haugen wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter des Ausschusses gewählt. In einer längeren Aussprache erwog der Ausschuß, über welche Fragen dem Kongreß Entschlüsse vorzulegen seien und in welcher Reihenfolge. Er beschloß eine erste Reihe Probleme in der folgenden Reihenfolge zu behandeln:

1. der Krieg in Korea
2. der Transport von Waffen unter dem Atlantischen Vertrag
3. Anträge der angeschlossenen Organisationen.

Es herrscht die Meinung vor, daß auch eine Resolution über den Kampf gegen die Diktaturen erforderlich sei.

Bis jetzt ist der Ausschuß in der Lage, Dringlichkeitsanträge über den Krieg in Korea und den Waffentransport zu unterbreiten.

Der Ausschuß hat ferner die Anträge der angeschlossenen Organisationen geprüft, zu denen das Exekutivkomitee seine eigenen Empfehlungen vorgelegt hat. Das Ergebnis dieser Prüfung ist in einem besonderen Dokument festgelegt.

Der Ausschuß beauftragte den Kollegen Ferri-Pisani, die Entschließung über den Krieg in Korea, und den Kollegen Hildebrand, die Entschließung über den Waffentransport zu begründen.

Der Ausschuß hielt es nicht für nötig, die Entschließungsanträge über die Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr und über die Beziehungen mit dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften zu prüfen.

Entwurf einer Entschließung über den Krieg in Korea

„Der Weltfrieden hängt an einem seidenen Faden, da die Aggression der nordkoreanischen Kommunisten gegen das friedliche Volk Südkoreas anhält.“

Als Drahtzieher hinter der Marionettenregierung stehen die Sowjetunion und ihre Werkzeuge, die Kominform und der Weltgewerkschaftsbund. Ihre aggressive Handlung ist darauf gerichtet, wieder eine Nation zu unterwerfen, als Vorspiel zu weiterer Aggression an anderen Fronten, wie Indochina, Berlin, Jugoslawien, Iran u. a.

Die Vereinten Nationen haben diese offene Angriffshandlung verurteilt und die Marionettenregierung von Nordkorea zur Einstellung des Feuers und Zurückziehung ihrer Streitkräfte hinter den 38. Breitengrad aufgefordert. Sie haben die freien Nationen der Welt um Entsendung von Truppen ersucht, um der Aggression mit Waffengewalt Einhalt zu gebieten und den Frieden wieder herzustellen.

Gemäß den Beschlüssen der Vereinten Nationen, denen 52 Mitgliedstaaten beigepflichtet haben, kämpfen bewaffnete Streitkräfte zu Lande, zu Wasser und in der Luft in vorderster Linie für die Verteidigung von Freiheit und Frieden in der Welt.

In Mißachtung dieser Beschlüsse versuchen die Kommunisten in aller Welt mit Hilfe der Kominform und des Weltgewerkschaftsbundes mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln die außenpolitischen Ziele und militärischen Pläne der Sowjetunion zu verwirklichen. Gleichzeitig organisiert die Kominform auf militärischer Grundlage eine fünfte Kolonne in der demokratischen Welt, um die Bemühungen um den Frieden und den Widerstand gegen die Aggression zu hintertreiben.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der ITF

klagt das nordkoreanische kommunistische Regime und dessen Herren im Kreml des Angriffs gegen das Volk Südkoreas und gegen die Völker der ganzen Welt an.

Er unterstützt den Beschluß der Vereinten Nationen, dem Angriff in Korea Widerstand zu leisten, und appelliert an alle freien und demokratischen Länder der Welt, dem Ersuchen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen um schnellste Entsendung militärischer Hilfe an die kämpfende Front zu entsprechen.

Der Kongreß gelobt Hilfe und Beistand für die unter unzähligen Schwierigkeiten kämpfenden Truppen und fordert die Mitglieder der ITF auf, sich mit allen Kräften einzusetzen, um die Verladung und Beförderung von Waffen zur kämpfenden Front sicherzustellen.

Er verurteilt die Bestrebungen der Kominform und des Weltgewerkschaftsbundes, die darauf abzielen, die Herstellung und Beförderung des Materials, dessen die Streitkräfte der Vereinten Nationen bedürfen, zu sabotieren. Die ITF verpflichtet sich, diese Machenschaften aufzudecken und zu bekämpfen.

Er erklärt die Bereitschaft der ITF, sich an einer kraftvollen Offensive gegen die verlogenen Stockholmer Friedensparolen der Kominform und des Weltgewerkschaftsbundes zu beteiligen, die unter dem Deckmantel der Propaganda gegen die Atombombe die bewaffnete Aggression der Nordkoreaner und ihrer Herren im Kreml verschleiern und verteidigen sollen.

Die ITF ist bereit, gemeinsam mit dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften und den übrigen internationalen Berufssekretariaten in einer Kampagne für die Herbeiführung eines wirklichen Friedens und einer wirklichen Freiheit in der Welt mitzuwirken.“

P. Ferri-Pisani (Französischer Seeleuteverband): Ich habe die Aufgabe, Ihnen im Namen des Entschließungsausschusses die Entschließung über den Krieg in Korea zu unterbreiten, deren Wortlaut Sie vor sich haben.

Der Krieg in Korea ist ein Ereignis von so schwerwiegender Bedeutung, daß der Entschließungsausschuß es für notwendig erachtet, daß die ITF in einer klar und deutlich abgefaßten Resolution Stellung beziehen soll. Die ITF darf sich ihrer Verantwortung nicht entziehen, sondern muß vor aller Welt ihre Verurteilung der Aggression bekanntgeben.

R. Freund (Gewerkschaft der Eisenbahner, Österreich): Die österreichische Delegation wird sich bei der Abstimmung über die Korea-Resolution, sowie über die Resolution betreffend den Waffentransport, der Stimme enthalten. Ich glaube nicht, daß es notwendig ist, daß wir in diesem Kreis erst eine ausführliche Begründung unserer Stellungnahme geben.

H. Blomgren (Schwedischer Eisenbahnverband): Ich habe das Wort in dieser Frage nicht verlangt, um irgendwelche Sympathien für die Sowjetunion auszudrücken. Es darf als allgemeine Auffassung gelten, daß die Sowjets mit allen zulässigen Mitteln die Aggression Nordkoreas gegen Südkorea unterstützen. Wir sind hier in dieser Versammlung auch einig darüber, daß die ITF einen Beschluß fassen soll, der einer Verurteilung dieses Verbrechens gegen die Menschheit gleichkommt.

Dem Vorschlag des Entschließungsausschusses können wir aber in der vorliegenden Fassung nicht zustimmen. Eine internationale Organisation von der Bedeutung der ITF kann und darf sich nicht von gefühlsmäßigen Überlegungen leiten lassen, wenn es darum geht, eine Entschließung anzunehmen, die in der ganzen Welt gelesen werden wird. In dem vorliegenden Entwurf hat der Entschließungsausschuß sich nach unserer Auffassung zu stark ausgedrückt.

Ich beantrage daher, daß der Entwurf an den Entschließungsausschuß zur Umarbeitung zurückzuverweisen ist, und schlage im Zusammenhang damit folgende Abänderungen vor: Die Worte „*Sowjetunion und ihre Werkzeuge*“ im zweiten Absatz zu entfernen; die Erwähnung von bestimmten geographischen Gebieten — Indochina, Berlin, Jugoslawien, Iran — soll unterbleiben. Im zweiten Teil der Entschließung ist der Ausdruck „*Herren im Kreml*“, der dort zweimal vorkommt, zu streichen.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuterverband): Die Vertreter des Finnischen Seeleuterverbandes bedauern, daß die ITF auf diesem Kongreß immer mehr auf ein politisches Gleis kommt und sich sogar mit Großmachtpolitik befaßt. Wir in Finnland haben mit politischen Streitigkeiten in der Gewerkschaftsbewegung schlimme Erfahrungen gemacht. 1930 führten sie zur Spaltung der Gewerkschaftsbewegung, gefolgt von der Errichtung eines halbfaschistischen Regimes, unter dem die Gewerkschaftsfreiheit in mancher Hinsicht beschnitten wurde.

Die ITF hat hinreichend zu tun auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet. Wir müssen unsere Aufmerksamkeit und Energie auf solche Fragen richten. Die Entschließungen über den „Waffentransport“ und den „Krieg in Korea“ berühren in ihrer vom Entschließungsausschuß vorgelegten Form rein politische Fragen. Sie sind eine Stellungnahme für die eine Seite in der machtpolitischen Auseinandersetzung. Die vorgelegten Entschließungen sind solcher Art, daß sie mindestens in Finnland als feindselige Demonstration gegen die Sowjetunion betrachtet würden, mit der Finnland freundschaftliche Beziehungen unterhält. Die Vereinten Nationen haben, wenigstens bisher, keine Maßnahmen gegen die Sowjetunion, sondern nur gegen Nordkorea getroffen. Aus diesen Gründen werden wir gegen die beiden Entschließungen stimmen. Wir betonen aber ausdrücklich, daß wir uns, gemäß der ehrenvollen Tradition der ITF, jeder Unterdrückung der Menschenrechte und der Freiheit wie auch dem Faschismus in allen seinen Formen widersetzen.

J. B. Figgins (Britischer Landesverband der Eisenbahner): Im Namen meiner Gewerkschaft gebe ich meinem Bedauern Ausdruck, daß der Entschließungsausschuß eine derartige Entschließung vorgelegt hat. Sie scheint nicht von einer einzelnen Delegation zu stammen. Dies ist schon deshalb nicht möglich, weil meines Erachtens bisher keine Gewerkschaft einen Beschluß über Korea gefaßt hat. Unsere Gewerkschaft hat erst gerade ihren Jahreskongreß abgehalten und dabei keinen solchen Beschluß gefaßt. Ich kann daher dieser Entschließung nicht zustimmen. Ich empfehle den Kongreßteilnehmern, dieselbe Haltung einzunehmen wie die österreichischen Kollegen, nämlich sich der Stimmabgabe zu enthalten; denn wir sind, wie gesagt, in keiner Weise von unseren Mitgliedern ermächtigt, in dieser Frage Stellung zu beziehen.

Ich verlange, daß die Stimmenthaltung meiner Gewerkschaft im Protokoll vermerkt wird.

R. Bodeau (Französischer Eisenbahnerverband): Die Unterbreitung dieser Entschließung hat, wie wir feststellen können, zu großen Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben. Die Delegationen der französischen Eisenbahner will daher sofort ihren Standpunkt klarlegen.

Die Delegierten des französischen Eisenbahnerverbandes können der Entschließung in ihrer gegenwärtigen Form nicht zustimmen, sondern sie werden sich gleich den österreichischen Gewerkschaften und den britischen Eisenbahnern der Stimme enthalten.

Es handelt sich nicht darum, unsere Mitverantwortung im Kampf in Korea, der ein Kampf um die Freiheit ist, abzulehnen. Aber wir stellen uns auf denselben Standpunkt wie unsere finnischen Kollegen. Es ist nicht Aufgabe der ITF, die eine Berufsvereinigung ist, in machtpolitischen Fragen Stellung zu beziehen. Wenn die Gewerkschaftsbewegung die Demokratie verteidigen will, dann muß sie dies auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiete tun. Die beste Methode, den Kommunismus zu bekämpfen, ist die Hebung der rückständigen Länder auf ein besseres Lebensniveau.

Wir können unsere Mitglieder in den Ländern, die von den Vereinten Nationen zur Hilfeleistung aufgefordert wurden, dazu anhalten, daß sie ihr Bestes tun, um die Beförderung des in Korea benötigten Materials und der Truppen durchzuführen. Es geht aber nicht an, in der Entschließung die Sowjetunion und die Kominform zu brandmarken, auch wenn wir wissen, wer die Drahtzieher hinter der nordkoreanischen Regierung sind. Wenn diesen Überlegungen in der Entschließung nicht Rechnung getragen wird, dann wird meine Delegation sich der Stimme enthalten.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Niemand ersehnt den Frieden mehr als das Volk Großbritanniens; aber wir stehen hinter den Vereinten Nationen. Wir wollen nicht, daß diese Organisation dasselbe Schicksal ereilt wie den Völkerbund. Wir müssen offen erklären, daß die Vorgänge in Korea eine Aggression bedeuten. Wenn wir dieses Verbrechen nicht anklagen, dann haben wir unsere Pflicht nicht getan.

Ich bin Mitglied des Generalrates des Britischen Gewerkschaftsbundes und ich fühle mich daher berechtigt, im Namen der gesamten britischen Gewerkschaftsbewegung zu sprechen.

Figgins hat gesagt, daß keine Organisation dem Entschließungsausschuß einen Vorschlag unterbreitet hat. Dies trifft nicht zu; denn solche Vorschläge sind von den französischen und italienischen Organisationen unterbreitet worden. Figgins sagt überdies, daß unser Kongreß in dieser Frage nicht Stellung beziehen dürfe, weil bisher noch keine unserer Organisationen dies getan hat. Ich möchte ihm darauf antworten, daß es sich hier um eine Sache handelt, die alle Völker der Erde angeht und daß wir nicht abzuwarten brauchen, bis die Organisationen sich äußern. Würden die britischen Gewerkschaften sich eines Protestes enthalten, wenn ähnliche Vorgänge sich bei uns ereignen würden? Wären sie bereit, sich zu unterwerfen? Selbstverständlich nicht! Und auch die Gewerkschaft meines Kollegen Figgins wäre dazu bestimmt nicht bereit. Dabei trifft es nicht einmal zu, daß keine Gewerkschaftsorganisation Stellung bezogen hat. Der britische Arbeitsrat (British Labour Council), dem Vertreter der Gewerkschaften, der Arbeiterpartei und der Genossenschaften angehören, hat sich im vergangenen Juni zugunsten der Vereinten Natio-

nen ausgesprochen und der Meinung Ausdruck verliehen, daß deren Beschlüsse verstärkt werden sollten und die Ereignisse in Korea als Aggression zu betrachten seien.

Wir wissen aus Erfahrung, wohin die Politik des Nachgebens führt. Wir müssen den Mut haben, die Konsequenzen aus unserer Überzeugung zu ziehen. Wir wissen, daß die im Jahre 1947 vom Kominform gefaßten Beschlüsse darauf abzielen, alle Völker der Erde zu versklaven und überall eine kommunistische fünfte Kolonne zu schaffen. Wir haben Beweise des Vorhandenseins dieser fünften Kolonne im Transport und Verkehr miterlebt und gesehen, daß die Machenschaften dieser umstürzlerischen Elemente darauf abzielen, den wirtschaftlichen Wiederaufbau unseres Landes zu verhindern. Wenn wir nicht Widerstand leisten, solange es noch an der Zeit ist, und wir die fünfte Kolonne ihr Zerstörungswerk vollenden lassen, dann können die Kommunisten ihren Kampf als gewonnen betrachten. Dies ist unter allen Umständen zu vermeiden. Wir müssen uns unserer Verantwortung gewachsen zeigen. Unsere Pflicht im vorliegenden Falle ist klar. Wir haben nicht das Recht, von Demokratie zu sprechen, wenn wir nicht bereit sind, für ihre Erhaltung Opfer zu bringen.

Unsern schwedischen Freunden möchte ich folgendes sagen: Ihr habt die Freiheit und den Frieden erhalten, als viele andere Völker der Sklaverei anheimfielen und es ist jetzt eure Pflicht, nicht den Weg des geringsten Widerstandes zu wählen.

Den französischen Kollegen will ich antworten, daß es nicht möglich ist, das gewerkschaftliche Gebiet völlig vom politischen Gebiet zu lösen. Wer glaubt, daß moralische Kräfte allein der Aggression Widerstand zu leisten vermögen, gibt sich falschen Illusionen hin.

Ich wünsche, daß wir in diesem Augenblick erklären, daß wir dem Grundsatz der Entschließung zustimmen und bereit sind, die Vereinten Nationen zu unterstützen. Alsdann können wir den Entschließungsausschuß bitten, die vorgelegten Abänderungsvorschläge zu prüfen; denn diese stehen mit dem Inhalt der Entschließung in keinem Widerspruch.

Wir müssen unsern Mut beweisen und uns gegen die Aggression richten. Überall, wo Sklaverei droht, ist es unsere Pflicht, daß wir uns ihr widersetzen und Bedingungen schaffen, die den Völkern ein Leben im Frieden gestatten.

Der Vorsitzende: Kollege Deakin wünscht also, daß den Abänderungsvorschlägen Rechnung getragen wird. Damit wäre die Entschließung an den Ausschuß zurückzuverweisen, der die Bereinigung vorzunehmen hat. Wir würden alsdann, wenn der neue Text vorliegt, auf die Entschließung zurückkommen.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Die Auffassung des Vorsitzenden stimmt mit meinem Vorschlag nicht überein. Ich habe verlangt, daß die Entschließung grundsätzlich angenommen werden soll, wonach noch leichte stilistische Abänderungen vorgenommen werden können.

Der Kongreß beschloß mit allen Stimmen bei 13 Enthaltungen, die Entschließung grundsätzlich gutzuheißen, aber zur textlichen Bereinigung an den Ausschuß zurückzuverweisen.

Entwurf einer Entschließung über den Transport von Waffen

„Jede menschliche Gemeinschaft hat die Pflicht, sich mit allen Mitteln gegen die Gefahr der Unterjochung durch in- oder ausländische Tyrannen zu verteidigen, welches auch immer das Ideal sei, mit dem sie ihre Eroberungspläne tarnen.

Die internationale Spannung, die seit dem Ende des zweiten Weltkrieges besteht und sich in gefährlicher Weise steigert, hat den Abschluß des Atlantischen Vertrages verursacht. Dieser Vertrag ist von seinen Urhebern als ein Verteidigungsbündnis der Völker Westeuropas und Nordamerikas bezeichnet worden, dessen einziges Ziel die Verhütung oder Abwehr eines möglichen Angriffes ist.

Die von den Staatsmännern der demokratischen Länder erklärten Ziele sind der unmittelbare Ausdruck des Denkens und Wollens der Bevölkerungen.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) gibt daher seinem Vertrauen in die Erklärungen der demokratischen Regierungen Ausdruck und stimmt dem Atlantischen Vertrage zu.

Er billigt die von der ITF geführte Aktion zur Sicherung der Beförderung der Waffen, die von den Vereinigten Staaten von Amerika nach Westeuropa gesandt werden.

Er billigt auch die Tätigkeit der Aktionsausschüsse, die von der ITF gebildet wurden, um die kommunistischen Versuche zur Sabotierung der Durchführung des Atlantischen Vertrages zu durchkreuzen.

Der Kongreß macht es den Mitgliedern der ITF zur Pflicht, alle Waffen und Munition, die zur Abwehr eines Angriffs auf die freien Völker bestimmt sind, weiterhin zu befördern.“

H. Hildebrand (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr): Der Entschließungsausschuß hat mich beauftragt, Ihnen die EntschlieÙung über den Transport von Waffen zu unterbreiten. Diese EntschlieÙung zeigt mit aller Deutlichkeit, was die Pflicht der angeschlossenen Organisationen der ITF ist.

Die Ereignisse in Korea zeigen, welche Gefahren uns drohen. Unsere Mitglieder müssen wissen, wie sie sich zu verhalten haben und daher ist es erwünscht, daß dieser Kongreß der ITF in einer EntschlieÙung die Haltung der ITF diesen Waffensendungen gegenüber eindeutig festlegen soll.

Auch diese EntschlieÙung dient dem Frieden und der Freiheit aller Völker, und ich empfehle sie Ihnen daher zur Annahme.

Die EntschlieÙung wurde bei zwei Gegenstimmen und vier Enthaltungen angenommen.

Punkt 7: Anträge der angeschlossenen Verbände

Der Entschließungsausschuß legte in Ergänzung des vom Sekretariat vor dem Kongreß versandten Berichtes folgenden Bericht vor:

Der Entschließungsausschuß hat die Prüfung aller von den angeschlossenen Verbänden unterbreiteten Anträge sowie der diesbezüglichen Empfehlungen des Exekutivkomitees zum Abschluß gebracht.

Er empfiehlt dem Kongreß, die Ratschläge des Exekutivkomitees zu befolgen, insofern sie sich auf die Anträge Nr. 1 (Reise- und andere Kosten für Mitglieder der ITF-Ausschüsse), Nr. 2 (Gründung einer Sektion für Häfen und Straßenverkehr), Nr. 3 (Gründung einer Sektion für Straßenverkehr), Nr. 6 (Seattle-Übereinkommen), Nr. 7 (Arbeitszeit auf griechischen Eisenbahnen), Nr. 8 (Griechische Kinder) beziehen.

In bezug auf die Anträge Nr. 4 und 5 (Japan) empfiehlt der Ausschuß, den vom Exekutivkomitee vorgeschlagenen Entschließungsantrag durch folgenden Text zu ersetzen:

„Japan besitzt nahezu 1100 Einwohner pro Quadratkilometer seiner Ackerfläche, was wahrscheinlich die größte Bevölkerungsdichte der Welt im Verhältnis zur Ackerfläche ist.

Die landwirtschaftliche Produktion und die Erträge der Seefischerei Japans können daher nicht ausreichen, um allen Einwohnern eine einigermaßen erträgliche Lebenshaltung zu gewährleisten.

Die Beteiligung Japans am internationalen Handelsaustausch ist notwendig. Japan muß die Möglichkeit haben, im Austausch gegen Industrieprodukte landwirtschaftliche Erzeugnisse einzuführen.

Andererseits kann der Ausbau der Rohstoffherzeugung, der Industrieproduktion, des Außenhandels und der Schifffahrt nicht von den Erwägungen der internationalen Sicherheit und der gegenwärtigen Besetzung Japans durch die Alliierten Behörden getrennt betrachtet werden.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation versichert die Transportarbeiter Japans der Sympathie der Transportarbeiter der demokratischen Welt.

Der Kongreß empfiehlt den Sektionen der Seeleute und Hochseefischer, die Schifffahrts- und Fischereiprobleme Japans zu untersuchen, um den Tatsachenbestand zu ermitteln und das Programm einer Wirtschaftspolitik zu entwerfen, das den Besatzungsbehörden Japans unterbreitet werden kann.“

I. Haugen (Vorsitzender und Berichterstatter des Entschließungsausschusses): Wie Sie in dem Bericht feststellen können, hat der Entschließungsausschuß beschlossen, den Empfehlungen des Exekutivkomitees in bezug auf die Anträge Nr. 1, 2, 3, 6, 7 und 8 zuzustimmen. Die Anträge Nr. 4 und 5 betrafen zwei vom Japanischen Seeleuterverband unterbreitete Entschließungen. Es wurde uns mitgeteilt, daß die Sektion der Seefischer mit dem Vorschlag des Exekutivkomitees nicht einverstanden ist und wir haben uns daher bemüht, diesen Vorschlag so umzubauen, daß er Befriedigung bietet.

Ch. Carissiades (Griechischer Eisenbahnerverband): Die gemeinsame Konferenz der Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr hat eine Entschließung über die Arbeitszeit vorbereitet, die vom Kongreß angenommen wurde. Darin ist erwähnt, daß die 48-Stunden-Woche in Griechenland wie auch in anderen Ländern noch immer nicht durch-

geführt wird. Griechenland hat 1920 ein Gesetz über die Durchführung des Washingtoner Übereinkommens angenommen. In Kraft getreten ist die 48-Stunden-Woche aber erst 1926 und auch dann nur für eine einzige Gruppe von Eisenbahnern. Eine tägliche Arbeitszeit von 9 bis 12 Stunden ist an der Tagesordnung. Wir griechischen Eisenbahner fordern die Anwendung des Achtstundentages und der 48-Stunden-Woche für alle Eisenbahner ohne Ausnahme. Verhandlungen mit der griechischen Regierung haben zu keinem Ergebnis geführt. Von der Annahme der vorliegenden Entschließung über die Arbeitszeit auf den griechischen Bahnen versprechen wir uns mehr als von internationalen diplomatischen Schritten, die vom Internationalen Arbeitsamt oder anderen Stellen unternommen werden könnten.

Die Empfehlungen des Exekutivkomitees bezüglich der Anträge der angeschlossenen Verbände wurden angenommen. Im Falle der Entschließung betreffend Japan wurde der Neufassung des Entschließungsausschusses zugestimmt.

Zweiter und abschließender Bericht des Entschließungsausschusses

I. Haugen (Vorsitzender und Berichtersteller des Entschließungsausschusses): Bei der Vorlage des zweiten und abschließenden Berichtes des Entschließungsausschusses habe ich eine Bemerkung anzubringen:

Der Ausschuß hätte sofort von Beginn des Kongresses an tagen müssen. Dadurch, daß der Ausschuß so spät eingesetzt wurde, haben wir lange und ermüdende Sitzungen auf uns nehmen müssen.

Als Vorsitzender des Ausschusses möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, meinen Kollegen zu danken für die ausgezeichnete und unermüdliche Mitarbeit, die sie durch alle Sitzungen hindurch bewiesen haben.

Ich beantrage Genehmigung des zweiten und abschließenden Berichtes und gleichzeitig der im Bericht enthaltenen Entschließung. Der Text des schriftlich vorliegenden Berichtes lautet wie folgt:

Der Entschließungsausschuß hat es als seine Pflicht betrachtet, die Initiative zum Entwurf von Entschließungsanträgen zu zwei Themen zu ergreifen, die im Tätigkeitsbericht hervortreten und auch in der Debatte beachtet wurden, und zwar:

- a) das Europäische Hilfsprogramm und die Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit,
- b) die Wiedergeburt der freien Gewerkschaftsbewegung in Frankreich und Italien.

Die Entschließungsanträge des Ausschusses zu diesen beiden Punkten liegen Ihnen vor.

Im Hinblick auf die Methoden derjenigen, welche die Bestrebungen der freien Gewerkschaftsbewegung zum Schutz der Freiheit und Demokratie untergraben wollen, sowie der Anstrengungen kommunistischer Unruhestifter, die Arbeiter zu verwirren, hat es der Ausschuß ferner für nötig befunden, dem Kongreß eine Entschließung vorzuschlagen, die die Anschauungen der ITF über die Auswirkungen der Diktaturen auf die Arbeiterschaft unmißverständlich zum Ausdruck bringt. Der diesbezügliche Entschließungsantrag liegt ebenfalls vor. Einen ähnlichen Zweck verfolgt die Entschließung über die Arbeiter hinter dem „Eisernen Vorhang“.

Außerdem lagen dem Ausschuß zwei EntschlieÙungen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands vor, wovon sich die eine mit der Lage der Berliner Eisenbahner befaÙt, die andere mit der Gefahr eines Anstiegens der Arbeitslosigkeit in Westdeutschland infolge von Massenentlassungen im Eisenbahnwesen.

Obwohl sich der Ausschuß bewußt war, daß das Exekutivkomitee schon eine EntschlieÙung über die Lage der Berliner Eisenbahner veröffentlicht hatte, die im Tätigkeitsbericht angeführt ist, teilte er die Ansicht der deutschen Eisenbahner, daß eine weitere EntschlieÙung dazu beitragen werde, den Berliner Eisenbahnern und der übrigen Berliner Arbeiterschaft zu beweisen, daß wir an ihrem Schicksal tiefsten Anteil nehmen. Er empfiehlt daher dem Kongreß die Annahme der EntschlieÙung.

Der Ausschuß teilt ebenfalls die Besorgnis der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands über die Arbeitslosigkeit in Westdeutschland und empfiehlt auch die diesbezügliche EntschlieÙung zur Annahme.

Vor dem Abschluß der Arbeiten des Ausschusses wurde das belgische Mitglied, Kollege Cassiers, zusammen mit einer Anzahl anderer belgischer Delegierter wegen der angespannten politischen Lage nach Belgien zurückberufen. Er war daher nicht in der Lage, an den Abschlußberatungen teilzunehmen. Obzwar die politische Auseinandersetzung in Belgien, wenigstens in ihrem gegenwärtigen Stadium, einigermaßen außerhalb des Aufgabengebietes dieses Kongresses liegt, ist der Ausschuß überzeugt von der Sympathie der Delegierten für die Anstrengungen der organisierten Arbeiterschaft Belgiens, ihr demokratisches Regime gegen einen möglichen Angriff zu verteidigen.

Schließlich bekundet der EntschlieÙungsausschuß seine Anerkennung für die tatkräftige Hilfe seitens des Sekretariats und Personals der ITF.

Der zweite Bericht des EntschlieÙungsausschusses und die darin erwähnten EntschlieÙungen wurden angenommen (Wortlaut der EntschlieÙungen siehe Seite 335 und folgende).

Punkt 8: Wahlen

Wahl des Generalrates

Der Vorsitzende: Ich schlage Ihnen vor, hier die Beratungen der Resolutionen zu unterbrechen und die Wahl des Generalrates vorzunehmen, damit wir auch heute noch die Exekutive wählen können. Außerdem ist vorgesehen, daß der Generalrat noch heute nachmittag eine Sitzung abhält. Sind Sie damit einverstanden?

Der Kongreß bekundet seine Zustimmung.

P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär): Die Wahlgruppen haben folgende Vorschläge eingereicht:

Länder u. Ländergruppen:	Mitglieder:	
Belgien — Holland — Luxemburg	<i>R. Dekeyzer</i>	Transportarbeiter
	<i>G. Joustra</i>	Eisenbahner
	<i>F. Leick</i>	Eisenbahner
	Ersatzleute:	
	<i>G. Devaux</i>	Eisenbahner
	<i>P. de Vries</i>	Seeleute
	<i>J. Remackel</i>	Eisenbahner
Dänemark — Irland — Island — Finnland — Norwegen	Mitglieder:	
	<i>E. Borg</i>	Transportarbeiter
	<i>I. Haugen</i>	Seeleute
	<i>G. Widing</i>	Lokpersonal
	Ersatzleute:	
	<i>L. Olsen</i>	Transportarbeiter
	<i>Th. Laursen</i>	Seeleute
	<i>J. K. F. Jensen</i>	Eisenbahner
Deutschland	Mitglieder:	
	<i>A. Kummernuß</i>	Transportarbeiter
	<i>H. Jahn</i>	Eisenbahner
	<i>K. Klus</i>	Eisenbahner
	<i>A. Dienst</i>	Transportarbeiter
	Ersatzleute:	
	<i>J. Hatje</i>	Eisenbahner
	<i>F. Schreiber</i>	Eisenbahner
	<i>G. Huber</i>	Transportarbeiter
	<i>H. Hildebrand</i>	Seeleute und Hafenarbeiter
Großbritannien	Mitglieder:	
	<i>J. G. Baty</i>	Eisenbahner
	<i>A. Deakin</i>	Transportarbeiter
	<i>J. B. Figgins</i>	Eisenbahner
	<i>T. Yates</i>	Seeleute
	Ersatzleute:	
	<i>noch nicht ernannt</i>	
Japan	Mitglied:	
	<i>T. Nishimaki</i>	Seeleute
	Ersatzmann:	
	<i>E. Kato</i>	Eisenbahner
Österreich — Schweiz — Saar	Mitglieder:	
	<i>K. Weigl</i>	Transportarbeiter
	<i>R. Bratschi</i>	Eisenbahner
	<i>E. Welter</i>	Eisenbahner
	Ersatzleute:	
	<i>A. Thaler</i>	Eisenbahner
	<i>H. Leuenberger</i>	Transportarbeiter
	<i>F. Uebeleis</i>	Eisenbahner

Pakistan — Ceylon — Hongkong — Singapur	Mitglied: <i>Faiz Ahmed</i>	Transportarbeiter
	Ersatzmann: <i>noch nicht ernannt</i>	
Schweden	Mitglied: <i>H. Blomgren</i>	Eisenbahner
	Ersatzmann: <i>R. Helgesson</i>	Transportarbeiter
Spanien	Mitglied: <i>T. Gómez</i>	Transportarbeiter und Eisenbahner
	Ersatzmann: <i>A. Pérez</i>	Transportarbeiter und Eisenbahner
USA	Mitglieder: <i>A. E. Lyon</i>	Eisenbahner
	<i>H. Lundeberg</i>	Seeleute
	<i>J. P. Ryan</i>	Hafenarbeiter
	<i>D. L. Behncke</i>	Flugzeugführer
	Ersatzleute: <i>noch nicht ernannt</i>	

Diese Vorschläge entsprechen genau der Anzahl Sitze, die jeder Wahlgruppe zur Verfügung steht.

Folgende Wahlgruppen sind im Kongreß nicht vertreten und müssen aufgefordert werden, die Ernennungen schriftlich vorzunehmen:

Australien — Neuseeland
Kanada
Lateinamerika
Nahe und Mittlerer Osten

Folgende Wahlgruppen haben sich nicht geeinigt:

Frankreich: Die Seeleute schlagen vor Ferri-Pisani, die Eisenbahner Lafond.

Griechenland: Die Seeleute schlagen vor Kalapothakis, die Eisenbahner Carissiades.

Italien: Die Seeleute schlagen vor Romagnoli als Mitglied und Martelli als Ersatzmann. Die Eisenbahner-Delegation protestiert, weil sie nicht befragt worden ist und schlägt vor Pellegrino als Mitglied und Bartolini als Ersatzmann.

Falls diese Wahlgruppen sich nicht auf einen Kandidaten und einen Ersatzmann einigen können, muß der Kongreß die Frage durch die Wahl entscheiden.

Der Vorsitzende: Ich kann Ihnen mitteilen, daß die Wahl für Griechenland nicht nötig ist. Die Griechen haben sich verständigt und schlagen vor A. Carissiades als Mitglied und P. Kalapothakis als Ersatzmann.

Ich möchte dieses Beispiel den beiden anderen Ländern zur Nachahmung empfehlen.

Mir wird mitgeteilt, daß die französische und die italienische Delegation sich nicht verständigen können. Der Kongreß muß also entscheiden. Ist

man damit einverstanden, daß wir offen abstimmen? Wenn das der Fall ist, können wir die Sache jetzt erledigen, andernfalls muß die Abstimmung auf heute nachmittag verschoben werden. Ist der Kongreß mit offener Abstimmung einverstanden?

Der Kongreß bekundet seine Zustimmung.

Dann stimmen wir ab über die französische Vertretung im Generalrat: Wer dem Kollegen Lafond vom französischen Eisenbahnerverband die Stimme geben will, möge dies bezeugen durch Handaufheben.

.....

Wer dem Kollegen P. Ferri-Pisani vom Seeleuteverband die Stimme geben will, möge dies bezeugen durch Handaufheben.

Der Kollege P. Ferri-Pisani ist mit 74 gegen 60 Stimmen gewählt.

Kann ich annehmen, daß der Kollege A. Lafond als Stellvertreter im Generalrat zu gelten hat?

Der Kongreß bekundet seine Zustimmung.

Wir stimmen jetzt ab über die italienische Vertretung im Generalrat. Wer dem Kollegen Pellegrino vom Eisenbahnerverband seine Stimme geben will, wird gebeten, dies zu bezeugen durch Handaufheben.

.....

Wer dem Kollegen Romagnoli vom Seeleuteverband seine Stimme geben will, wird gebeten, dies durch Handaufheben zu bezeugen.

Der Kollege U. Romagnoli hat 66 Stimmen erhalten, Pellegrino 61.

Damit ist der Kollege U. Romagnoli gewählt.

Kann ich nun annehmen, daß der Kongreß den Kollegen E. Pellegrino zum stellvertretenden Mitglied des Generalrates wählt?

Der Kongreß bekundet seine Zustimmung.

Damit ist die Wahl des Generalrates, soweit sie heute durchgeführt werden kann, erledigt. Die auf dem Kongreß nicht vertretenen Wahlgruppen werden auf dem schriftlichen Wege die anderen Mitglieder ernennen.

Die Sitzung ist auf 14.00 Uhr vertagt.

Nachmittagssitzung

Dritter Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

J. G. Baty (Vorsitzender des Ausschusses und Berichterstatter): Der Mandatsprüfungsausschuß hat Ihnen einen dritten Bericht zu unterbreiten. Da es materiell nicht möglich war, denselben schriftlich zu unterbreiten, bitten wir den Kongreß, mit einer mündlichen Erstattung des Berichtes vorlieb zu nehmen.

Am vergangenen Mittwoch hat das Exekutivkomitee die Aufnahme von zwei italienischen Verbänden beschlossen und zwar: *Federazione Nazionale Autoferrotranvieri ed Internavigatori* und *Federazione Italiana Lavoratori Trasporti ed Ausiliari del Traffico*. Die erste Organisation umfaßt Straßenbahner, Autobuspersonal und Binnenschiffer, die zweite Taxichauffeure und Speditionsarbeiter. Der erste dieser Verbände ist auf dem Kongreß durch den Kollegen G. Martelli vertreten und angesichts des Beschlusses der Exekutive schlagen wir dem Kongreß vor, den Vertreter als Delegierten mit Sitz und Stimme aufzunehmen.

Ferner ist neben Herrn F. Kenny der Vertreter des britischen Hohen Kommissars, Herr R. G. Exeley, eingetroffen. Wir danken ihm für seinen Besuch und für das Interesse, das er den Arbeiten des ITF-Kongresses entgegenbringt.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis mit vorstehendem Bericht.

Wahl des Exekutivkomitees

Der Vorsitzende: Wir schreiten nun zur Wahl des Exekutivkomitees. Ich ersuche den Kollegen Tofahrn, die Wahlvorschläge bekanntzugeben.

P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär): Für das Exekutivkomitee sind vorgeschlagen:

R. Bratschi (Schweiz), P. Ferri-Pisani (Frankreich), I. Haugen (Norwegen), A. E. Lyon (USA), A. Deakin (Großbritannien), T. Gómez (Spanien), H. Jahn (Deutschland), A. Kummernuß (Deutschland), G. Joustra (Niederlande).

Das sind neun Wahlvorschläge für acht Sitze. Unsere Statuten bestimmen, daß ein Land nicht mehr als einen Sitz im Exekutivkomitee einnehmen kann. Da wir zwei deutsche Kandidaten haben, muß entweder eine der Kandidaturen zurückgezogen werden oder der Kongreß eine Abstimmung vornehmen.

Der Vorsitzende: Da keine Kandidatur zurückgezogen wird, müssen wir abstimmen. Gemäß den Statuten muß die Wahl geheim erfolgen. Jede Delegation erhält die Anzahl Stimmzettel, die der Anzahl der Delegierten, zu der sie berechtigt ist, entspricht. Wahlleiter ist der Kollege Tofahrn. Wir ersuchen die britische und die skandinavische Delegation, je einen Delegierten anzuweisen, der die Wahlhandlung kontrolliert. Für diese Wahlhandlung muß die Sitzung für etwa 20 Minuten unterbrochen werden.

Unterbrechung und Wiedereröffnung der Sitzung.

Der Vorsitzende: Die Stimmzählung ist noch nicht beendet. Ich schlage Ihnen vor, in der Zwischenzeit die Korea-Resolution zu behandeln. Der Ausschuß hat inzwischen getagt und der Kollege Haugen ist in der Lage, uns zu berichten.

I. Haugen (Vorsitzender und Berichterstatter des Entschließungsausschusses): Unser Ausschuß hat die Änderungsanträge beraten und sich auf folgenden Wortlaut geeinigt:

EntschlieÙung über Korea

Die fortschreitende Aggression der nordkoreanischen Kommunisten gegen das friedliche Volk Südkoreas gefährdet den Weltfrieden.

Kominform und Weltgewerkschaftsbund (WGB) bedienen sich einer Marionettenregierung, um durch eine Angriffshandlung wieder eine Nation zu unterwerfen als Vorspiel zu weiterer Aggression.

Die Vereinten Nationen haben diese Angriffshandlung verurteilt und die nordkoreanische Marionettenregierung zur Einstellung des Feuers und zur Zurückziehung ihrer Streitkräfte hinter den 38. Breitengrad aufgefordert. Sie haben die freien Nationen der

Welt um Entsendung von Truppen ersucht, um der Aggression mit Waffengewalt Einhalt zu gebieten und den Frieden wiederherzustellen.

Gemäß den Beschlüssen der Vereinten Nationen, denen 52 Mitgliedsstaaten zugestimmt haben, kämpfen bewaffnete Streitkräfte zu Lande, zu Wasser und in der Luft in vorderster Linie für die Verteidigung von Freiheit und Frieden in der Welt.

In Mißachtung dieser Beschlüsse versuchen die Kommunisten in aller Welt mit Hilfe der Kominform und des WGB und mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, die außenpolitischen Ziele und militärischen Pläne der Sowjetunion zu verwirklichen. Gleichzeitig organisiert die Kominform auf militärischer Grundlage eine fünfte Kolonne in der demokratischen Welt, um die Bemühungen um den Frieden und den Widerstand gegen die Aggression zu hintertreiben.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) klagt das nordkoreanische kommunistische Regime und dessen diktatorische Meister des Angriffs gegen das Volk Südkoreas und gegen die Völker der ganzen Welt an.

Der Kongreß unterstützt den Beschluß der Vereinten Nationen, dem Angriff in Korea Widerstand zu leisten.

Er gelobt Hilfe und Beistand für die unter unzähligen Schwierigkeiten für Freiheit und Demokratie kämpfenden Truppen und fordert die Mitglieder der ITF auf, sich mit allen Kräften einzusetzen, um die Verladung und Beförderung von Waffen zur kämpfenden Front sicherzustellen.

Er verurteilt die Bestrebungen der Kominform und des WGB, die darauf abzielen, die Herstellung und Beförderung des Materials, dessen die Streitkräfte der Vereinten Nationen bedürfen, zu sabotieren. Die ITF verpflichtet sich, diese Machenschaften aufzudecken und zu bekämpfen.

Der Kongreß erklärt die Bereitschaft der ITF, sich an einer kraftvollen Offensive gegen die verlogenen Stockholmer Friedensparolen der Kominform und des WGB zu beteiligen, die unter dem Deckmantel der Propaganda gegen die Atombombe bewaffnete Aggression verschleiern und verteidigen sollen.

R. Clerc (Französischer Eisenbahnerverband): Unsere Delegation ist von den Abänderungen der Korea-Entschließung weitgehend befriedigt und wird ihr daher zustimmen.

Unter diesen Umständen darf ich mir gewiß gestatten, auf eine Äußerung des Kollegen Deakin zurückzukommen, der heute früh gesagt hat, daß wir keine Realisten wären. Ich persönlich bin seit 30 Jahren in der Gewerkschaftsbewegung tätig und habe immer und immer wieder im Kampf gegen die Kommunisten gestanden, die die Gewerkschaften zu beherrschen trachten. 1947 haben wir uns dann von den Kommunisten getrennt und unsere eigenen Organisationen gebildet. Wir wissen, was Kommunismus ist und wir wissen ihn auch zu bekämpfen.

Der Vorsitzende: Die österreichische Delegation teilt mit, daß sie sich auch bei der Abstimmung über die neu abgefaßte EntschlieÙung der Stimme enthalten wird.

Die EntschlieÙung wurde bei zwei Gegenstimmen und 22 Stimmenthaltungen angenommen.

Punkt 10: Ausschlüsse

P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär): Die drei vorgelegten EntschlieÙungen stellen eine Begründung des Ausschlusses des Kanadischen Seeleuteverbandes, der Neuseeländischen Hafenarbeitergewerkschaft und des Finnischen Transportarbeiterverbandes dar.

Nach Ansicht des Exekutivkomitees der ITF sind die drei Gewerkschaften aus der ITF auszuschließen, weil sie deren Beschlüsse verletzt haben und dem kommunistischen Weltgewerkschaftsbund beigetreten sind. Die Mitgliedschaft beim WGB ist mit der Zugehörigkeit zur ITF unvereinbar.

Lediglich die Gewerkschaft der dänischen Schiffsheizer hat gegen die Ausschlüsse Einsprache erhoben. Diese Gewerkschaft ist hier nicht vertreten.

Ich bitte Sie, den vom Exekutivkomitee unterbreiteten EntschlieÙungen zuzustimmen.

Die drei EntschlieÙungen wurden in gesonderter Abstimmung ohne Gegenstimmen angenommen.

Wortlaut der EntschlieÙungen Seite 341 und folgende.

Fortsetzung Punkt 8: Wahlen

Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses

Die britischen Gewerkschaften hatten nominiert:

J. G. Baty (Gewerkschaft des Lokpersonals)

T. Yates (Seeleuteverband)

G. B. Thorneycroft (Eisenbahn-Verwaltungspersonal)

D. S. Tennant (Schiffsuffiziersverband)

Mit Ausnahme des Kollegen Tennant, der an Stelle des Kollegen Deakin nominiert wurde, handelt es sich um dieselbe Zusammensetzung wie bisher.

Die vier Kollegen wurden vom Kongreß einstimmig gewählt.

Fortsetzung der Wahl des Exekutivkomitees

Der Vorsitzende: Die Stimmzählung ist beendet. Ich erteile dem Kollegen Tofahrn das Wort zur Bekanntgabe des Ergebnisses.

P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär): Wir haben 250 Stimmzettel ausgeteilt. 245 Stimmzettel befanden sich in den Urnen. Alle Stimmzettel sind gültig. Der Kollege Jahn hat 200 Stimmen erhalten, der Kollege Kummernuß 45.

Der Vorsitzende: Sie haben das Ergebnis gehört. Ich erkläre den Kollegen H. Jahn somit für gewählt.

Wir kommen nun zur Wahl des Generalsekretärs und seines Stellvertreters. Das Wort hat der Kollege Joustra, Mitglied der Exekutive.

G. Joustra (Holländischer Eisenbahnerverband, Mitglied des Exekutivkomitees): Artikel 8 Absatz 2 der Satzungen der ITF bestimmt, daß die Wahl des Generalsekretärs und des Stellvertretenden Generalsekretärs durch den Kongreß zu erfolgen hat.

In den Tagen, als Edo Fimmen und Nathans oder Oldenbroek und Tofahrn diese wichtigen Ämter innehatten, sprach alles dafür, im allgemeinen Einverständnis die Kontinuität der Leitung des Sekretariats unserer Internationale zu sichern.

Unser Generalsekretär hatte aber im vergangenen Jahr dank seiner Eigenschaften und Fähigkeiten die Ehre, zum Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften gewählt zu werden und die ITF befand sich vor der Aufgabe, einen Nachfolger zu bestimmen.

Da ein Ersatz für den Kollegen Oldenbroek sofort gefunden werden mußte, war es die Pflicht des Exekutivkomitees, eine provisorische Ernennung schon vor der Wahl eines Generalsekretärs durch den Kongreß vorzunehmen.

Nach reiflicher Überlegung und mit dem Einverständnis unseres Freundes Tofahrn wurde eine Lösung darin gefunden, daß unser Präsident, Kollege Omer Becu, aufgefordert wurde, das Amt des Generalsekretärs provisorisch zu übernehmen. Kollege Becu entsprach diesem Ersuchen des Exekutivkomitees.

Das Exekutivkomitee hält es für seine Pflicht, vor dem Kongreß zu erklären, daß der Kollege Becu sein neues Amt völlig in Übereinstimmung mit den Erwartungen des Exekutivkomitees erfüllt hat, und zwar trotzdem er gleich von Anfang an neben seinen normalen Pflichten ganz besondere und schwierige Aufgaben zu erfüllen hatte.

Ich habe die angenehme Aufgabe, im Namen des Exekutivkomitees den Kollegen Omer Becu zur Wahl als Generalsekretär der ITF vorzuschlagen.

Der Vorsitzende: Ich schlage Ihnen vor, den Kollegen Becu einstimmig durch Akklamation zum Generalsekretär der ITF zu wählen.

Unter lebhaftem Beifall wurde Omer Becu, der frühere Präsident und amtierende Generalsekretär, zum Generalsekretär der ITF gewählt.

O. Becu (Generalsekretär): Ich erhebe mich nicht ohne Gemütsbewegung, um Ihnen wärmstens für meine Wahl zum Generalsekretär dieser großen Organisation und das mir dadurch entgegengebrachte Vertrauen zu danken.

Ich bin mit der Arbeit der ITF schon seit rund 20 Jahren — mittelbar und unmittelbar — verbunden, hätte aber nie geglaubt, daß dieses wichtige Amt des Generalsekretärs einmal auf meine Schultern gelegt würde. Bisher habe ich der ITF nur kleine Dienste geleistet; ich habe dies nach meinem besten Vermögen getan. Durch Ihren Beschluß fallen mir größere Aufgaben und eine größere Verantwortung zu. Ich werde auch dafür mein Bestes geben und verspreche Ihnen, daß ich mich restlos für die

ITF einsetzen werde. Ich bin mir aber auch bewußt, daß ich diese große Aufgabe nur erfüllen kann, wenn Sie mir Ihre volle Unterstützung angedeihen lassen.

Ich betrachte mich nicht als ebenbürtiger Nachfolger der früheren Generalsekretäre Edo Fimmen und J. H. Oldenbroek, sondern als einer, der beauftragt ist, die von ihnen festgelegte Richtung weiter zu verfolgen. Ein harter Kampf und große Schwierigkeiten liegen vor uns. Es wird ein Kampf sein um die Verbesserung des Loses aller Arbeiter und insbesondere der Transportarbeiter, ein Kampf um Freiheit und Demokratie.

Als Generalsekretär erwarte ich von den starken Gewerkschaften, daß sie den schwachen helfen. Die ITF hat dies seit jeher getan. Die ITF bekennt sich noch zu einem anderen Grundsatz, den ich immer bewundert habe: dem Grundsatz, daß die kleinen Gewerkschaften in der ITF ebensoviel Mitspracherecht haben wie die großen, und daß es bei uns kein Veto gibt.

Ich werde mich bestreben, die Politik meiner Vorgänger weiterzuführen. Dem Kongreß und den angeschlossenen Verbänden danke ich für die Hilfe und Unterstützung, die sie mir werden angedeihen lassen.

Ich möchte nicht versäumen, für den Blumenstrauß zu danken, den mir Frau Oldenbroek überreichte. Ich weiß diese schöne Geste sehr zu schätzen.

Der Vorsitzende: Ich danke dem Kollegen Becu für die Worte, die er an uns gerichtet hat. Ich beglückwünsche ihn zu der Wahl als Generalsekretär der ITF. Gleichzeitig danke ich ihm auch dafür, daß er sich bereit erklärte, diese große Aufgabe zu übernehmen und ich hoffe im Namen aller Anwesenden, daß es ihm gelingen möge, diese große Aufgabe auch zu erfüllen.

Wir schreiten nun zu der Wahl des Stellvertretenden Generalsekretärs. Ich schlage Ihnen vor, den Kollegen Paul Tofahrn in seinem Amt zu bestätigen.

Paul Tofahrn, der Stellvertretende Generalsekretär der ITF, wurde unter Beifall wiedergewählt.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär): Ich danke meinen Kameraden für das Vertrauen, das sie mir durch meine Wiederwahl entgegenbringen. Ich werde mich, wie schon in der Vergangenheit, mit allen meinen Kräften für die ITF einsetzen und hoffe, daß es mir gelingen möge, das in mich gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

Der Vorsitzende: Ich beglückwünsche auch den Kollegen Tofahrn zu seiner Wiederwahl. Wir freuen uns über das gute Verhältnis, das im Sekretariat zwischen Generalsekretär Becu und seinem Stellvertreter Tofahrn besteht.

Wir haben heute sämtliche Organe der ITF neu bestellt. Es bleibt mir zum Schluß der Sitzung nur noch übrig, all den Mitgliedern des Generalrates, der Exekutive und des geschäftsführenden Ausschusses, die aus ihren Ämtern ausscheiden, für ihre bisherige Tätigkeit den herzlichsten Dank auszusprechen, sowie den Mitgliedern, die heute in diese Organe gewählt worden sind, herzlichst zu gratulieren.

Anschließend fand die erste Sitzung des neugewählten Generalrates statt, die der Wahl eines Präsidenten der ITF gewidmet war.

Robert Bratschi, der das Amt des Präsidenten der ITF seit der Wahl von O. Becu zum amtierenden Generalsekretär vertretungsweise übernommen hatte, wurde einstimmig und mit großem Beifall zum Präsidenten der ITF gewählt.

Am Abend des 28. Juli fand ein Bankett zu Ehren des früheren Generalsekretärs der ITF, J. H. Oldenbroek, statt, der zum Generalsekretär des neugegründeten Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften gewählt worden war und daher im Februar 1950 sein Amt in der ITF niederlegen mußte.

Bei dieser Gelegenheit beglückwünschte der Kongreß auch Robert Bratschi zu seiner Wahl als Präsident der ITF.

9. Tag

Samstag, den 29. Juli 1950

Vormittagssitzung

Ein finnischer Delegierter verlangte zunächst das Wort, um eine Erklärung zu der am Vormittag angenommenen EntschlieÙung über den Krieg in Korea abzugeben.

R. TUORI (Finnischer Eisenbahnverband): In voller Übereinstimmung mit den Auffassungen, die Wälläri und andere Kollegen in der Diskussion über die Korea-EntschlieÙung ausgedrückt haben, möchte ich zwecks Vermerk im Protokoll zur Kenntnis bringen, daß der Finnische Eisenbahnverband, der Verband der finnischen Lastwagen-Chauffeure und der Verband des finnischen Lokomotivpersonals weder für noch gegen die Korea-Resolution gestimmt haben. Die finnische Gewerkschaftsbewegung will außerhalb aller Machtpolitik bleiben und sich ausschließlich der Arbeit für die Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Stellung der Arbeiter widmen. Wir sprechen nicht nur von Demokratie, sondern wir haben auch viel getan für die Bewahrung der Demokratie im westlichen Sinne in der finnischen Gewerkschaftsbewegung. Unsere Haltung begründen wir weiter damit, daß Finnland weder zu den Ländern des Atlantik-Paktes noch zu denen des Marshall-Planes gehört. Auch darin kommt unsere Unabhängigkeit und Neutralität in Fragen der hohen Politik zum Ausdruck.

Wahl der Rechnungsprüfungskommission

Die Kollegen Potter und Haworth wurden einstimmig wiedergewählt.

Punkt 9: Sitz der ITF

London wurde einstimmig als Sitz der ITF bestätigt.

Berichte der Sektionskonferenzen

(siehe Teil IV)

Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßenverkehr

P. Tofahrn unterbreitete als Berichterstatter die Berichte der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßenverkehr, sowie den Bericht über die gemeinsame Sitzung der beiden Sektionen.

Alle drei Berichte wurden diskussionslos genehmigt.

Sektion der Seeleute

Der von **T. Yates** vorgelegte Bericht und die darin aufgeführten Entschlüsse wurden diskussionslos angenommen.

Sektion der Hafentarbeiter

A. Deakin (Berichterstatter): Der Bericht liegt Ihnen vor und ich kann mich daher darauf beschränken, zu dem dringendsten Problem Stellung zu nehmen, das sich der Hafentarbeitersektion im Augenblick stellt: Der Streik der argentinischen Seeleute. Die Sektion hat eine Entschlußung angenommen, die im Bericht aufgeführt ist. In dieser Entschlußung wird ein Boykott aller argentinischen Schiffe ausgerufen.

Ich muß im Zusammenhang mit diesem Boykott darauf hinweisen, daß die britischen Vertreter einen Vorbehalt angebracht haben, der sich auf die Form des Boykotts in unseren Häfen bezieht. Die Anwendung des Streikmittels ist für uns unmöglich aus Gründen, die wir in der Sektion der Hafentarbeiter ausführlich klargelegt haben. Abgesehen von Streiks werden wir aber den Boykott mit allen Mitteln unterstützen und der argentinischen Regierung unsere Haltung klar zum Ausdruck bringen. Wir haben keinen Grund, auf Argentinien Rücksicht zu nehmen. Argentinien hat sich unzweifelhaft während einer langen Zeit in seinen Handelsbeziehungen mit Großbritannien der Erpressung bedient. Was mit den argentinischen Fleischlieferungen geschieht, ist nicht unsere Sorge. Aber wir stehen in unseren Häfen vor praktischen Schwierigkeiten, die nicht gestatten, daß wir zur Streikwaffe greifen.

Mit dieser Erklärung empfehle ich den Bericht der Hafentarbeitersektion zur Annahme.

H. Hildebrand (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr): Ich habe die Pflicht, dem Kongreß folgendes mitzuteilen: Heute morgen ist uns bekannt geworden, daß gestern nachmittag in Hamburg von der Staatsanwaltschaft Hamburg gegen die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und deren verantwortlichen Vorsitzenden, den Kollegen Kummernuß, eine Strafanzeige erstattet worden ist. Dieser Strafantrag wird mit der Begründung gestellt, daß die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr regreßpflichtig für den wirtschaftlichen Schaden, den sie durch die Boykothaltung angerichtet habe, gemacht werden müsse. In einer Erklärung ist gesagt worden, daß es der Gewerkschaft und darüber hinaus auch dem Vorsitzenden bekannt sei, daß zu der wirtschaftlichen Wiederherstellung bzw. Weiterentwicklung der Bundesrepublik Deutschland in erster Linie Handelsbeziehungen notwendig seien, und daß diese Handelsbeziehungen durch die Haltung der Gewerkschaft und deren Vorsitzenden geschädigt worden wären.

Weiter habe ich folgende Mitteilung zu machen: Es ist gestern nachmittag in Hamburg ebenfalls bekannt geworden, daß am 5. August der Dampfer „Cordoba“ einläuft, ein argentinisches Schiff mit 600 t Sisal. Weiterhin führt das Schiff 1200 t Transitgut, und nun versuchen seit gestern erneut alle interessierten Kreise — Handelskammern, Arbeitgebervereinigungen und Reedervereinigungen — die Verwaltung in Hamburg wieder zu bearbeiten, daß sie sich willens zeigt, argentinische Schiffe löschen und beladen zu lassen.

Ich mache Ihnen die Mitteilung deshalb, damit sie ermessen können, unter welchen Umständen wir den Kampf führen müssen und wie schwer die Angriffe der Gegenseite sind.

Nach persönlicher Rücksprache mit dem Kollegen Kummernuß darf ich die Erklärung abgeben, daß trotz dieser Drohungen, trotz dieser Erklärungen der Gegenseite, die Haltung der deutschen Hafentarbeiter die gleiche bleibt wie zum Zeitpunkt der Boykotterklärung durch die ITF.

Der Bericht wurde einstimmig genehmigt und die Entschließung der Sektion über den Boykott argentinischer Schiffe bestätigt.

O. Becu (Generalsekretär): Nun, da die Berichte der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute genehmigt sind und unsere Aktion gegen die Schiffe Argentiniens vom Kongreß gutgeheißen ist, möchte ich zur Kenntnis bringen, daß nach den letzten Meldungen aus Argentinien der Streik in seinem 61. Tage immer noch mit derselben Stärke weitergeht wie am ersten Tage.

Vergangenen Donnerstag haben wir ein Telegramm von unserer Hafentarbeitergewerkschaft in Antwerpen erhalten. Es lautet:

„Argentinischer Dampfer ‚Rio Gualaguay‘ von Hamburg kommend in Antwerpen eingetroffen. Hafentarbeiter verweigern Bearbeitung. Weitere Nachrichten folgen.“ Dieses Schiff wurde in Hamburg von unseren deutschen Freunden boykottiert. Es fuhr alsdann ohne Lotsen aus dem Hafen von Hamburg aus, um nach Antwerpen zu fahren.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden wurde beschlossen, den streikenden argentinischen Seeleuten ein Sympathie-Telegramm zu senden.

Sektion der Hochseefischer

McHugh unterbreitete den Bericht über die Sektionskonferenz der Seefischer.

H. Kageyama (Japanischer Seeleuteverband): Im Sektionsbericht wird gesagt, daß der japanische Seeleuteverband die von ihm vorgelegte Entschließung mit der Notwendigkeit der Beschaffung von Fisch zu Ernährungszwecken begründete. Ich habe hinzugefügt, daß Japan überdies Fisch exportieren muß, um die Rohstoffe einführen zu können, derer es zum Wiederaufbau bedarf. Ich wünsche, daß diese Erklärung in den Bericht aufgenommen wird.

P. McHugh (Seafarers' International Union): Wir sind nicht dagegen, daß Japan die Mittel zum Wiederaufbau erhalten soll, im Gegenteil. Aber wir können nicht zulassen, daß Japan unseren Inlandmarkt mit billigem Fisch überschwemmt. Dieses Dumping hat bereits wieder begonnen und die amerikanische Fischereiflotte steht in Gefahr, aufgelegt zu werden. Dadurch würden Tausende unserer Fischer brotlos.

Gegen die Aufnahme der Erklärung des Kollegen Kageyama in den Bericht habe ich nichts einzuwenden.

H. Kageyama (Japanischer Seeleuteverband): Von einem Dumping ist mir nichts bekannt. Aber ich bin bereit, diese Sache zu untersuchen.

Der Bericht wurde mit der von dem Kollegen Kageyama gewünschten Änderung angenommen.

Sektion der Binnenschiffer

A. Dienst (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Der Bericht liegt Ihnen vor. Er ist sehr ausführlich abgefaßt und ich brauche ihm kaum etwas hinzuzufügen.

Ich möchte aber bei dieser Gelegenheit der ITF unseren Dank für die in den letzten zwei Jahren für die Binnenschifffahrt geleistete Arbeit aussprechen. Unser Dank gebührt ganz besonders unserem verehrten Kollegen Oldenbroek, der es verstanden hat, uns Deutsche schon im Jahre 1945 heranzuziehen, als wir der ITF noch nicht angehörten. Er stand uns mit Rat und Tat bei. Nur durch seine Hilfe und seinen Beistand sind wir dazu gekommen, mit Vermittlung des Internationalen Arbeitsamtes Abkommen der Rheinuferstaaten über die Binnenschifffahrt zu erzielen. Wir haben ganz besonders in der Rheinschifffahrt große Erfolge zu verzeichnen.

Große Aufgaben stehen uns noch bevor. Unsere nächste Aufgabe muß es sein, im Donaauraum, an dem, wie am Rhein, mehrere Staaten beteiligt sind, zu einer Neuordnung zu kommen.

Wir hoffen und wünschen, daß unter der neuen Leitung unseres Kollegen Becu unsere Arbeit in der Zukunft genau so weitergeht, wie es unter der Leitung unseres Kollegen Oldenbroek gewesen ist.

Der Bericht der Sektion der Binnenschiffer wurde genehmigt.

Sektion des Personals in der zivilen Luftfahrt

D. S. Tennant (Britischer Verband der Schiffsoffiziere) unterbreitete den Bericht über die Sektionskonferenz des Luftfahrtpersonals.

Der Bericht und die darin aufgeführten Entschlüsse wurden diskussionslos genehmigt.

Schluß des Kongresses

O. Becu (Generalsekretär): Es ist uns ein Telegramm des Belgischen Transportarbeiterverbandes zugegangen. Darin wird mitgeteilt, daß diese Gewerkschaft ab heute einen Generalstreik ausgerufen hat. Aus einer heute früh von mir geführten telefonischen Unterredung ergab sich, daß der Streik überall durchgeführt wird.

Die Lage in Belgien ist dem Kongreß bekannt. Der Entschlußausschuß hat sich damit befaßt und in seinem Bericht die volle Sympathie der ITF für unsere belgischen Kollegen, die im Kampfe um die Erhaltung der Freiheit und der Demokratie in ihrem Lande stehen, ausgedrückt. Ich möchte vorschlagen, daß wir ihnen ein Sympathietelegramm senden.

Der Kongreß war damit einverstanden. Die Abfassung des Telegramms wurde dem Exekutivkomitee übertragen.

A. E. Lyon (Kartell der amerikanischen Eisenbahnerverbände): Bevor der Kongreß zu Ende geht, möchte ich einige Worte des Dankes sagen, des Dankes an unsere deutschen Gewerkschaften und insbesondere an die Kollegen Kummernuß und Jahn, für die großartigen Kongreßvorkerungen und für die allen Kongreßteilnehmern bewiesene Gastfreundschaft. Ich habe feststellen können, daß die Vorkerungen für diesen Kongreß und für die Unterhaltung der Delegierten in jeder Hinsicht ausgezeichnet waren. Im Namen des Kongresses sage ich den deutschen Kameraden herzlichen Dank.

J. Brautigam (Niederlande, Ehrengast des Kongresses): Mit meinen alten Freunden Lindley, Kievit und Döring habe ich Sie hier zehn Tage lang an der Arbeit gesehen. Wir konnten feststellen, daß sehr gute Arbeit geleistet wurde. Wir sind stolz auf die ITF und wir sind stolz darauf, daß Sie heute für die Grundsätze eintreten, die wir in der Vergangenheit verteidigten.

Wir haben eine sehr angenehme Zeit verlebt hier in Stuttgart und wir danken Ihnen dafür, daß wir als Gäste in Ihrer Mitte anwesend sein durften. Wir sind auch den deutschen Gewerkschaften, die den Kongreß organisiert haben, dankbar.

Wir hoffen, daß die ITF weiterleben und immer stärker werden wird.

R. Bratschi (Präsident der ITF): Wir sind am Schlusse unseres Kongresses angelangt. Gestatten Sie nun auch mir, einige Worte an Sie zu richten:

Wir hatten dieses Jahr für unseren Kongreß etwas mehr Zeit als in früheren Jahren, aber wir haben festgestellt, daß wir nicht zu viel Zeit hatten. Die heutige Sitzung beweist das. Es ist uns indessen gelungen, alle Geschäfte ordnungsgemäß abzuwickeln. Wir haben nun eine arbeitsreiche Tagung hinter uns. Es haben neun Vollversammlungen und zahlreiche Sitzungen der Sektionen, Delegationen und der Exekutive stattgefunden.

Ich bitte um Entschuldigung, wenn die Kongreßteilnehmer nicht mehr Freizeit erhalten haben. Ich weiß genau, daß das, was rund um den Kongreß ist, zum Kongreß gehört.

Es bleibt mir übrig, auch von meiner Stelle aus im Namen des Büros und des Sekretariats allen herzlich zu danken. Ich danke den beiden deutschen Organisationen, den Eisenbahnern und den Transportarbeitern, die uns zum Kongreß nach Stuttgart eingeladen haben. Ich danke ganz besonders dem Kollegen Kummernuß und seiner Organisation, deren Apparat uns in diesen zehn Tagen buchstäblich Tag und Nacht zur Verfügung stand. Ich danke allen für diese gewaltige Arbeit, die sie übernommen haben. Ich danke für die Überlassung des schönen Tagungsorts, für die Art und Weise, mit der unser ganzer Aufenthalt in Stuttgart angenehm gestaltet worden ist. Ich danke für die Fahrt an den Bodensee. Ich danke auch für die festliche Veranstaltung gestern abend zu Ehren unseres Freundes Oldenbroek.

Ich danke auch für die liebevolle Betreuung unserer Damen, die hier anwesend waren, durch Frau Tønnesen. Unsere anwesenden Damen hatten ja Gelegenheit, etwas mehr von der schönen Umgebung Stuttgarts zu sehen als die Kongreßteilnehmer.

Ich darf aber auch den Behörden danken für das Interesse, das sie dem Kongreß entgegengebracht haben. Ich danke den Hohen Kommissaren und ihren Mitarbeitern. Ich danke der Landesregierung und dem Parlament des Landes Württemberg-Baden. Insbesondere aber danke ich der Stadt Stuttgart für das Interesse und die Liebenswürdigkeit, mit der sie den Kongreß aufgenommen hat. Dabei danke ich besonders noch für das Bankett, das am Sonntagabend im prächtigen Rahmen der Deutschen Gartenschau in Stuttgart stattgefunden hat.

Ich glaube, wir bereuen es nicht, nach Stuttgart gekommen zu sein. Ich darf aber darauf hinweisen, daß sich unsere österreichischen Freunde bereits angemeldet haben zu dem nächsten Kongreß in zwei Jahren, nachdem sie dieses Jahr nicht an die Reihe gekommen sind. Das Exekutivkomitee wird darüber Beschluß fassen.

Ich danke auch der Presse, die dem Kongreß ihr Interesse entgegengebracht und ihm große Bedeutung beigemessen hat.

Ganz besonderen Dank darf ich auch an die Adresse unseres Sekretariats richten für die gewaltige Arbeit, mit der die Vorbereitung des Kongresses verbunden war. Ich weiß genau, daß ein internationaler Kongreß in diesem Rahmen nicht reibungslos durchgeführt werden kann, wenn der Apparat hinter den Kulissen nicht eingespielt ist, und wir stellen mit Genugtuung fest, daß dieser Apparat unter der Leitung unseres Kollegen Tofahrn bestens gespielt hat. Ich danke den Kollegen Becu und Tofahrn für alle Anordnungen, die getroffen worden sind. Insbesondere danke ich auch dem Übersetzerdienst. Ich weiß, welche Schwierigkeiten mit der Übersetzung verbunden sind. Ich danke den Kolleginnen und Kollegen, die sich damit befassen mußten.

Ich möchte nicht unterlassen, auch den Kommissionen und Ausschüssen für ihre Arbeit zu danken, ebenso den Referenten und den Diskussionsrednern. Nicht zuletzt danke ich den Delegationen und Gästen, die durch ihre Disziplin es mir leicht gemacht haben, das Amt des Vorsitzenden auszuüben.

Sollte ich jemanden vergessen haben, dann bitte ich um Entschuldigung und füge hinzu, daß alle in den Dank eingeschlossen sein sollen, die zur erfolgreichen Durchführung des Kongresses beigetragen haben.

Unser Kongreß hat die Behörden der ITF für zwei Jahre wieder bestimmt. Zwei Kollegen sind aus der Exekutive ausgeschieden. Es sind dies die Kollegen Christiansson und Figgins. Sie haben für die nächste Amtsdauer der Exekutive nicht mehr kandidiert, sondern sind von diesem Amt zurückgetreten. Ich möchte nicht unterlassen, ihnen für die Arbeit in der Exekutive im Namen des Kongresses den besten Dank auszusprechen.

Ich bin überzeugt, daß der Kongreß in bezug auf die Besetzung des Sekretariats mit der Wahl des Kollegen Becu als Generalsekretär und des Kollegen Tofahrn als stellvertretenden Generalsekretär eine außerordentlich glückliche Lösung gefunden hat, und ich glaube, daß der ITF mit dieser Wahl der allerbeste Dienst erwiesen ist.

Der Kongreß hat die Beziehungen zum Internationalen Bund Freier Gewerkschaften aufgenommen. Ich bin überzeugt, daß das auf einer Grundlage der Gleichberechtigung geschehen ist und ich glaube, daß

große Fragen international lösbar sind, wenn sie im Geiste der Zusammenarbeit zwischen den beiden großen Organisationen behandelt werden.

Der Kongreß hat eine ganze Reihe weiterer Beschlüsse gefaßt, die der Leitung der ITF als Wegweiser für die nächsten zwei Jahre dienen werden. Ein Kongreß ist immer ein Kräftezentrum, von dem die Kraft zu neuer Arbeit und zu neuem Kampf ausströmt. Möge auch dieser Kongreß uns neue Kraft und neue Zuversicht verleihen zur Erfüllung der Aufgaben, die uns auf nationalem und auf internationalem Gebiet gestellt sind. Möge er wie alle früheren Kongresse ein Markstein sein auf dem Wege der erfolgreichen Arbeit für die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit, im Kampf gegen Unterdrücker und Friedensbrecher wo immer sie sich zeigen, um die Erhaltung von Demokratie, Freiheit und Menschenwürde, als der höchsten Ziele gewerkschaftlicher Arbeit.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Auch unserem Vorsitzenden, der im Verlaufe des Kongresses bewundernswerte Arbeit geleistet hat, gebührt unser Dank. Wir haben unserer Würdigung dadurch Ausdruck verliehen, daß wir Robert Bratschi zum Präsidenten der ITF wählten. Aber ich möchte Sie bitten, ihm nochmals durch einen warmen Applaus zu danken.

Der Vorsitzende: Ich danke Ihnen und nehme die Gelegenheit wahr, eine Unterlassung gutzumachen. Gemäß einer Mitteilung, die mir inzwischen zugegangen ist, verdient das Personal der deutschen Eisenbahnergewerkschaft ebenfalls Dank für seine Mitarbeit im Kongreßsekretariat. Dieses Verdienst soll nicht vergessen sein.

Damit sind wir am Ende unserer Tagung angelangt. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Ich erkläre den 21. Kongreß der ITF als geschlossen.

TEIL **IV**

DOKUMENTE DES KONGRESSES

Berichte der Sektionskonferenzen

Konferenz der Seeleute-Sektion

Die Seeleute-Sektion tagte zweimal, an den Nachmittagen des 25. und des 26. Juli. Folgende Gewerkschaften waren vertreten:

Belgien	Belgischer Transportarbeiterverband Seeleute-Sektion
Dänemark	Dänischer Seeleute-Verband
Estland	Estländische Seemannsgewerkschaft im Exil
Finnland	Finnischer Seeleute-Verband
Frankreich	Französischer Seeleute-Verband FO
Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr Hauptfachabteilung Seeschifffahrt
Großbritannien	Landesverband der Seeleute Verband der Schiffsoffiziere Verband der Funkoffiziere Transportarbeiter-Verband
Griechenland	Griechischer Seeleute-Verband
Italien	Italienischer Seeleute-Verband
Japan	Japanischer Seeleute-Verband
Niederlande	Holländischer Transportarbeiter-Verband Seeleute-Sektion Holländischer Verband der Schiffsoffiziere
Norwegen	Norwegischer Seeleute-Verband Norwegischer Verband der Schiffsmaschinisten Norwegischer Verband der Steuerleute
Pakistan	Föderation der Transportarbeiter Pakistans
Schweden	Schwedischer Seeleuteverband Schwedischer Verband der Schiffsmaschinisten
USA	Seafarers' International Union of North America

In Übereinstimmung mit der bisherigen Übung, wonach abwechselungsweise ein Vertreter der Schiffsoffiziere und ein Vertreter der Seeleute den Sektionsvorsitz führen soll, wurde Kollege T. Yates (Britischer Seeleute-Verband) zum Konferenzvorsitzenden gewählt und mit der Berichterstattung an die Vollversammlung beauftragt. Kollege D. S. Tennant (Britischer Verband der Schiffsoffiziere) wurde zum Stellvertreter des Konferenz-Vorsitzenden gewählt.

Kollege O. Becu war anwesend als Sekretär der Sektion, Kollege G. Reed als Vertreter des ITF-Sekretariats für Asien.

Das Internationale Arbeitsamt hatte einen Beobachter entsandt in der Person des Herrn J. Schuil.

Kriegsrisiko-Prämie

Bevor die Konferenz mit der Beratung der Tagesordnungspunkte begann, wurden die Kriegshandlungen zur Sprache gebracht, die in gewissen Teilen der Welt vor sich gehen, und die den Seemannsberuf zu einer gefährlichen Tätigkeit machen. Der vertretene amerikanische Seeleute-Verband hatte vor kurzem eine neue Vereinbarung über Kriegsrisiko-Prämien abgeschlossen. Seeleute erhalten danach außer ihrer normalen Heuer einen Zuschlag von 100 Prozent, solange sich das Schiff innerhalb einer bestimmten Zone im koreanischen Raum befindet. Es fand ein Meinungsaustausch statt, um zu ermitteln, welche Haltung die Seeleute-Gewerkschaften in ihren Ländern einnehmen sollen.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht der Seeleute-Sektion für die Jahre 1948 und 1949 wurde einstimmig genehmigt.

Seattle-Übereinkommen

Die unbefriedigende Lage hinsichtlich der Ratifizierung der Seattle-Übereinkommen war auf der Seeleute-Konferenz in Amsterdam im vergangenen April besprochen worden. Man war zum Schluß gekommen, daß in bezug auf die wichtigeren Übereinkommen keine Aussicht auf Ratifizierung in ihrer gegenwärtigen Form bestehe, und daß es daher realistischer wäre, auf gewisse Punkte zurückzukommen, ohne jedoch die vom Standpunkt der Seeleute aus wesentlichen Grundsätze zu verletzen. Unterdessen hat der Sektionsausschuß der Seeleute die Frage im Lichte der in Amsterdam geäußerten Auffassungen weiter studiert und einen ausführlichen Bericht vorgelegt. Der Bericht zeigt, daß mehrere der neun Übereinkommen der Durchführung nahe sind. Mit einigen Übereinkommen ist dies allerdings nicht der Fall, aber die Hindernisse sind solcher Natur, daß nichts damit erreicht wird, eine Lösung auf dem Wege der Revision finden zu wollen. In bezug auf die übrigen Übereinkommen einschließlich des wichtigsten, das von Heuern, Arbeitszeit und Bemannung handelt, war man der Auffassung, daß sich der Versuch, einen Kompromiß zu erzielen, wohl lohne. Es wurde beschlossen, die IAO zu ersuchen, bald eine Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses einzuberufen, damit sich dieser mit neuen Vorschlägen der Seeleute vor allem in bezug auf die Revision des letzterwähnten Übereinkommens befasse. Der Bericht des Sektionsausschusses wurde einstimmig genehmigt bei Stimmenthaltung des amerikanischen Vertreters, der bei der früheren Haltung gegenüber den Übereinkommen zu bleiben wünschte.

Nominelle Flaggenwechsel

Der Sektionsausschuß erstattete alsdann Bericht über die Schritte des Sekretariats zur Durchführung des Beschlusses der Seeleutekonferenz vom vergangenen April über die Weiterführung des gegen nominelle Flaggenwechsel gerichteten Boykotts. Der Beschluß war ein doppelter gewesen: Erstens Abschluß von Tarifverträgen mit den Reedern der betreffenden Schiffe auf der Grundlage bestimmter Mindestbedingungen, und Boykottierung der Schiffe von Reedern, die sich weigern, diese Mindestbedingungen anzuerkennen, zweitens Durchführung eines Werbefeldzuges unter den Schiffsbesatzungen, soweit sie für direkte Mitgliedschaft bei Seeleutegewerkschaften der ITF nicht in Frage kommen. Es

konnte mitgeteilt werden, daß die Vorbereitung des Boykotts wie auch des Werbefeldzuges abgeschlossen ist, womit die Aktion gegen Schiffe, die anerkannten Normen nicht entsprechen, allen Ernstes eingeleitet werden kann. Nach Anhören von Erklärungen der Vertreter aus Estland, Norwegen, Dänemark und Italien wurde der Bericht des Sektionsausschusses einstimmig genehmigt.

Kollege P. de Vries (Holländische Schiffsoffiziere) wies darauf hin, daß die Arbeit im Zusammenhang mit dieser Aktion das Sekretariat stark belaste; auf seinen Vorschlag wurde daher beschlossen, den Geschäftsführenden Ausschuß der ITF zu ersuchen, die Möglichkeit der Beschäftigung einer zusätzlichen Kraft für diese Arbeit zu prüfen.

Kollege Georg Reed, der als Leiter des Sekretariats der ITF für Asien große Dienste geleistet hat, wurde vom Redner für diese Stellung warm empfohlen.

Kollege J. Hawk (Seafarers' International Union of North America) ersuchte im Auftrage des kanadischen Distriktsverbandes der SIU um Auskunft über die kürzliche Übertragung von etwa 70 oder 80 Schiffen auf britisches Register. Es wurde beschlossen, daß diese Sache zwischen Kollegen Hawk und den britischen Vertretern weiter besprochen werden soll.

Wettbewerb in der Nord- und Ostseefahrt

Die Konferenz prüfte den Bericht eines Unterausschusses, der von der Amsterdamer Konferenz eingesetzt wurde, um sich mit dem scharfen Wettbewerb im See-Nahverkehr und in der internationalen Küstenschiffahrt der Länder Westeuropas zu befassen.

Zwei Erklärungen von Mitgliedern des Unterausschusses wurden zur Kenntnis genommen. Kollege J. Svensson (Schwedische Seeleute) meinte, daß es angebracht wäre, wenn Vertreter der ITF zur Teilnahme an Verhandlungen zwischen Reedern und Gewerkschaften in Deutschland eingeladen würden.

Kollege P. de Vries (Holländische Schiffsoffiziere) äußerte sich über die Auswirkung der allgemeinen holländischen Lohnpolitik (Zurückhaltung bei Lohnforderungen) auf ihre Aktionsfreiheit.

Der Bericht des Unterausschusses wurde alsdann genehmigt. Folgende drei Entschlüsse wurden angenommen:

1. Entschluß über regionale Normen für Heuern und Arbeitsbedingungen

Die Konferenz der Seeleutesektion der ITF, versammelt in Stuttgart am 25. Juli 1950 anläßlich des 21. Kongresses der ITF, stellt fest:

Auf dem Gebiete der Schifffahrt besteht zwischen den beteiligten Ländern ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit. Niedrige Heuern und schlechte Arbeitsbedingungen in einem Lande stellen für die Seeleute in anderen Ländern eine Drohung dar.

Die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute der am See-Nahverkehr und an der Küstenschiffahrt in der Nord- und Ostsee beteiligten Länder weisen starke Unterschiede auf.

Die Konferenz erklärt, daß die bestehenden Unterschiede möglichst weitgehend ausgeschaltet werden müssen.

Sie empfiehlt den beteiligten Seeleutegewerkschaften die Heuern und Arbeitsbedingungen der britischen Schiffe als einen guten Durchschnitt für diesen Schiffsraum. Sie fordert diese Gewerkschaften auf, in ihren Ländern die Löhne und Arbeitsbedingungen auf dieses Mindestmaß zu erhöhen, unbeschadet besserer bestehender Normen.

2. Entschließung über die Festlegung regionaler Frachtsätze

In Anbetracht des scharfen Wettbewerbs im See-Nahverkehr und in der internationalen Küstenschiffahrt des Nord- und Ostseeraumes und des drohenden Abfallens der Frachtsätze auf ein mit wirtschaftlichem Betrieb unvereinbares Niveau,

wie auch in Anbetracht der dieser Lage innewohnenden Gefahr für das Bestehen gesunder Verhältnisse im See-Nahverkehr und in der internationalen Küstenschiffahrt und für die Erhaltung eines angemessenen Lebenshaltungsstandes der beteiligten Seeleute,

lenkt die anlässlich des 21. Kongresses der ITF am 25. Juli 1950 in Stuttgart abgehaltene Konferenz der Seeleutesektion der ITF die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung des See-Nahverkehrs und der internationalen Küstenschiffahrt für die Wirtschaft der einzelnen Länder.

Die Konferenz gibt der Auffassung Ausdruck, daß angemessene Mindestfrachtsätze für die Schiffahrt im erwähnten Raum festgelegt werden sollen.

Die Konferenz hofft, daß die Internationale Schiffahrtskammer und die ihr angehörenden Reeder sich eine solche Politik zu eigen machen werden, und

erklärt die Bereitschaft der organisierten Seeleute zur Mitarbeit, um die Wirksamkeit aller darauf gerichteten Maßnahmen zu sichern.

3. Entschließung über eine regionale Seefahrtskonferenz

In Anbetracht der Unterschiede zwischen den Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute der am See-Nahverkehr und an der Küstenschiffahrt West- und Nordwesteuropas beteiligten Länder — Frankreich, Großbritannien und Irland, Belgien, Holland, Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland — und der schädigenden Wirkung dieser Unterschiede auf die Normen der Heuern und Arbeitsbedingungen der beteiligten Seeleute

wie auch in Anbetracht des sich fühlbar machenden scharfen Wettbewerbs und der Drohung, die er für die Existenz dieser Schiffahrt darstellt;

drängt die anlässlich des 21. Kongresses der ITF am 25. Juli 1950 in Stuttgart abgehaltene Konferenz der Seeleutesektion der ITF auf Festlegung regionaler Normen für Heuern und Arbeitsbedingungen der beteiligten Seeleute.

Die Konferenz fordert das Internationale Arbeitsamt auf, die Sache einer baldigen Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses zu unterbreiten, zum Zwecke der Einberufung einer Seefahrtskonferenz für Nord- und Nordwesteuropa und

ersucht das Internationale Arbeitsamt, zur Vorbereitung dieser Konferenz eine Übersicht über Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute und alle anderen Fragen des See-Nahverkehrs und der internationalen Küstenschiffahrt im erwähnten Raum anzufertigen.

Regionale Seefahrtskonferenz für Asien

Die Seeleutevertreter im Paritätischen Seefahrtsausschuß waren befragt worden, ob die Einberufung einer Konferenz der Regierungen, Reeder und Seeleutegewerkschaften asiatischer Länder, die asiatische Seeleute verwenden, wünschenswert wäre. Die Anregung war von der ersten IAO-Regionalkonferenz für Asien ausgegangen, die im Januar laufenden Jahres in Ceylon stattfand.

Nach Besprechungen wurde der IAO mitgeteilt, daß die Seeleutevertreter die Abhaltung der vorgeschlagenen Konferenz befürworten, sofern dem Paritätischen Seefahrtsausschuß im voraus Einsicht in die Tagesordnung dieser Konferenz und den von der IAO vorzulegenden Bericht eingeräumt würde. Die Sektionskonferenz hieß die vom Sekretariat in dieser Sache unternommenen Schritte gut.

Kollege Faiz Ahmed (Transportarbeiter-Föderation von Pakistan) sagte, er befürworte die Einberufung der geplanten Regionalkonferenz für Asien. Er wäre einer der Befürworter des ersten Vorschlages gewesen, obwohl Fragen der asiatischen Seeleute besser auf allgemeinen oder Seefahrts-Sessionen der Internationalen Arbeitskonferenz behandelt würden. Die asiatischen Seeleute wünschten vor allem mit ihren Berufskollegen in anderen Weltteilen zusammenzuarbeiten und hätten auf weite Sicht das Ziel, ihre Arbeitsverhältnisse denen anderer Gebiete anzugleichen.

Er nahm die Gelegenheit wahr, um dem Kollegen Georg Reed für die den asiatischen Seeleuten geleisteten unschätzbaren Dienste zu danken und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es G. Reed vergönnt sein möge, im Sekretariat der ITF weiterhin in dieser Richtung zu wirken.

Er legte auch den Entwurf einer Entschließung vor, die auf die Schwierigkeiten der Seeleutegewerkschaften nach der Aufteilung des indischen Subkontinents hinwies und Vorschläge zu ihrer Behebung enthielt. Diese betrafen die Schaffung eines ständigen Ausschusses der Regierungen, Reeder und Seeleute Indiens und Pakistans und die Ausarbeitung einer Sozialversicherung für die Seeleute dieser Länder. Die Entschließung appellierte an die Seeleute Indiens und Pakistans und an ihre Gewerkschaften, ihre Anstrengungen zu verstärken.

Die Sektionskonferenz pflichtete der Entschließung bei, war jedoch der Auffassung, daß sie auf alle Seeleute Asiens Bezug nehmen sollte. Es wurde beschlossen, eine weitere Sektionssitzung abzuhalten, um sich auf den Wortlaut einer umfassenderen Entschließung zu einigen und um über deren Unterbreitung an den Kongreß Beschluß zu fassen.

Kollege H. Kagayama (Japanischer Seeleuteverband) wies ebenfalls auf die Notwendigkeit hin, die Arbeitsbedingungen der Seeleute Asiens zu verbessern. Er versprach, dem Sekretariat in schriftlicher Form Anregungen unterbreiten zu wollen.

Ballastierung von Schiffen

Kollege D. S. Tennant nahm Bezug auf den diesbezüglichen Beschluß des Osloer Kongresses und gab bekannt, daß die Vorstellungen der britischen Gewerkschaften beim zuständigen Ministerium zum Erfolg geführt hätten. Ein besonderer Ausschuß sei mit der Untersuchung der Ballastmitführung beauftragt worden, und die britischen Seeleutegewerkschaften besäßen in diesem Ausschuß eine starke Vertretung.

Er versprach, dem Sekretariat einen schriftlichen Bericht darüber zu stellen zu wollen.

Aktionsausschuß

Der sogenannte Aktionsausschuß der ITF ist ein gemeinsames Organ der Sektionen der Seeleute, Hafearbeiter und Binnenschiffer. Sein Auftrag besteht in der Abwehr der umstürzlerischen kommunistischen Umtriebe in Schifffahrt und Häfen. Es wurde vorgeschlagen, die nächste Tagung des Ausschusses vom 27. bis 30. August im Mittelmeerraum abzuhalten, vorzugsweise in Neapel. Die Konferenz hieß die Tätigkeit des Sekretariats auf diesem Gebiet gut.

Nordatlantisches Schiffsamt

Die Konferenz der Seeleute befaßte sich mit der Stellungnahme der Seeleute zum Nordatlantischen Schiffsamt, das vor kurzem vom Atlantikrat eingesetzt wurde, um sich mit Schifffahrt vom Gesichtspunkt der Verpflichtungen des Atlantikpaktes aus zu befassen.

Die britischen Vertreter gaben zur Kenntnis, daß sie sich in dieser Angelegenheit bereits an die britischen Behörden gewandt hätten. Sie hätten das Versprechen erhalten, daß die britischen Seeleute zugezogen würden.

Die Konferenz war der Auffassung, daß die Seeleute unbedingt eine angemessene Vertretung in nationalen und internationalen Organen erhalten sollten, die sich mit den Aufgaben der Schifffahrt im Rahmen einer Politik der Verteidigung befassen. Das Sekretariat wurde beauftragt, Nachforschungen anzustellen und die Frage der Vertretung der Seeleute im Nordatlantischen Planungsamt aufzuwerfen.

Ausschuß der Sektion

Es wurde beschlossen, für die laufende Amtszeit den Sektionsausschuß der Seeleute folgendermaßen zusammenzusetzen:

Argentinien	Sitz bleibt vorläufig offen
Belgien	W. Cassiers (Offiziere und Seeleute)
Dänemark	Th. Laursen (Seeleute)
Deutschland	H. Hildebrand (Seeleute)
Estland	Sitz bleibt vorläufig offen
Finnland	N. Wälläri (Seeleute)
Frankreich	A. Français (Offiziere)
	P. Ferri-Pisani (Seeleute)
Griechenland	P. Kalapothakis (Seeleute)
Großbritannien	D. S. Tennant (Offiziere)
	T. Yates (Seeleute)
Indien	Sitz bleibt vorläufig offen
Italien	U. Romagnoli (Seeleute)
Japan	Sitz bleibt vorläufig offen
Niederlande	P. de Vries (Offiziere)
	A. de Boon (Seeleute)
Norwegen	I. Haugen (Seeleute)
	Sitz der Offiziere bleibt vorläufig offen
Pakistan	F. Ahmed (Seeleute)
Schweden	A. Söre (Offiziere)
	J. Svensson (Seeleute)
USA	H. Lundeberg (Seeleute)
	F. C. May (Offiziere)

Es wurde beschlossen, Ländern mit getrennten Organisationen der Offiziere und Seeleute zwei Sitze im Ausschuß einzuräumen. Bei Abstimmungen hat aber jedes Land nur eine Stimme; auch wurde beschlossen, daß die Ausschußmitglieder Stellvertreter entsenden dürfen.

Kollege T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute), wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Seeleutesektion für die nächste Amtszeit gewählt. Kollege D. S. Tennant (Britischer Verband der Schiffsoffiziere) wurde zu seinem Stellvertreter gewählt.

Nächste Sektionskonferenz

Die Festsetzung von Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der nächsten Sektionskonferenz wurde dem Sekretariat überlassen.

Konflikt in der argentinischen Schifffahrt

Dem Ausschuß lagen ausführliche Berichte vor über den Konflikt in der argentinischen Schifffahrt. Die Konferenz erneuerte ihr Versprechen auf Unterstützung der streikenden argentinischen Seeleute und Hafentarbeiter und pflichtete der von der Sektion der Hafentarbeiter in gleicher Sache angenommenen Entschließung bei.

T. Yates, Berichterstatter

Nachtrag zum Bericht über die Konferenz der Seeleute-Sektion

Die Sektion der Seeleute hielt am Freitag, dem 28. Juli 1950, eine weitere Sitzung ab, um sich mit folgenden zwei Fragen zu befassen:

1. Beratung einer Entschließung über die asiatischen Seeleute.
2. Vertretung der norwegischen Verbände der Schiffsoffiziere im Seeleute-Sektionsausschuß.

Asiatische Seeleute

Folgende Entschließung wurde einstimmig angenommen:

Der vom 21.—29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat Kenntnis genommen von Ausführungen über die gegenwärtigen Schwierigkeiten der Seeleute Asiens und insbesondere Indiens und Pakistans. Er hat ferner Kenntnis genommen vom beinahe völligen Versagen des in Kalkutta gebildeten paritätischen Seefahrtsausschusses nach der Aufteilung Indiens in zwei selbständige Staaten.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der ITF:

1. *Einen Appell an die asiatischen Seeleute und ihre Gewerkschaften zu richten, um ihnen die dringende Notwendigkeit einer besseren gewerkschaftlichen Organisation vor Augen zu führen, sowie auch die Gewerkschaften, die der ITF noch nicht angeschlossen sind, zum sofortigen Beitritt aufzufordern.*
2. *Insbesondere auf die Erwünschtheit der Bildung einer gemeinsamen Organisation der Seeleute Indiens und Pakistans zur Wahrnehmung und Beschützung der Interessen der Seeleute beider Länder hinzuweisen. Das Sekretariat wird aufgefordert, die bei der Bildung dieser gemeinsamen Organisation erforderliche Hilfe zu gewähren.*
3. *Den Plan einer Sozialversicherung für alle asiatischen Seeleute auszuarbeiten und auf dessen rasche Einführung hinzuwirken.*

4. *Den Regierungen Indiens und Pakistans und den betreffenden Reedern die Erwünschtheit der Errichtung eines Seefahrtsausschusses für Indien und Pakistan nahezu legen, zur Regelung der Arbeitsverhältnisse und -bedingungen der Seeleute Indiens und Pakistans unter Berücksichtigung der Probleme, die durch die Teilung Indiens entstanden sind; sowie allen Beteiligten aktive Unterstützung und Hilfe der ITF anzubieten.*

Vertretung der norwegischen Schiffsoffiziere

Auf die Anfrage, ob die norwegischen Schiffsoffiziers-Verbände sich bereits über die Entsendung eines Vertreters in den Sektionsausschuß geeinigt hätten, gab Kollege I. H a u g e n (Norwegische Seeleute) die Antwort, es stehe fest, daß die beiden Gewerkschaften sich nicht einigen könnten. Er schlage daher den Kollegen Joh. E. Johansson (Norwegische Maschinisten) vor.

Kollege O. S k j e r v o l l (Norwegische Steuerleute) erklärte, die beiden norwegischen Verbände hätten in Oslo vereinbart, daß sie im Sektionsausschuß abwechselungsweise vertreten sein sollten. Unter dieser Bedingung hätten die norwegischen Steuerleute die Kandidatur eines Vertreters der norwegischen Schiffsmaschinisten unterstützt und nun wären die norwegischen Steuerleute an die Reihe.

Kollege Joh. E. J o h a n s s o n erklärte, die Vereinbarung wäre unter der Bedingung entstanden, daß sich der norwegische Verband der Steuerleute bemühen werde, den Anschluß weiterer skandinavischer Gewerkschaften der Steuerleute an die ITF und die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation zu erwirken. Nichts wäre in dieser Hinsicht geschehen und die Vereinbarung bestehe daher nicht mehr.

Kollege N. W ä l l ä r i (Finnische Seeleute) gab bekannt, daß er von der finnischen Steuerleute-Gewerkschaft erfahren habe, daß Kollege Skjervoll versucht hätte, sie zum Beitritt zur ITF zu bewegen. Die Bemühungen des Kollegen Skjervoll wären infolge des Widerstandes der Schwedischen Steuerleute-Gewerkschaften erfolglos verlaufen.

Kollege Th. S ö n s t e b y sagte, die norwegische Gewerkschaft der Steuerleute gehöre dem norwegischen Gewerkschaftsbund nicht an. Er unterstütze daher die Kandidatur des Kollegen Johansson.

Kollege O. S k j e r v o l l erklärte daraufhin, daß seine Gewerkschaft um Aufnahme in den norwegischen Gewerkschaftsbund ersucht hätte, aber abgewiesen wurde.

Kollege I. H a u g e n erklärte, der norwegische Gewerkschaftsbund hätte in der Vergangenheit einen einheitlichen Aufbau des Gewerkschaftswesens angestrebt und den Verband der Steuerleute aufgefordert, den Anschluß an den Gewerkschaftsbund durch Beitritt zum Norwegischen Seeleuteverband zu vollziehen. Von dieser Haltung wäre der Gewerkschaftsbund jedoch 1938 und 1946 abgekommen. Gegenwärtig stehe dem Beitritt der norwegischen Steuerleute zum Gewerkschaftsbund nichts im Wege. Eine Verständigung zwischen den beiden Verbänden der Schiffsoffiziere wäre kaum zu erwarten, und er schlage daher Kollege Johansson zum Mitglied des Ausschusses vor, da sonst die norwegischen Schiffsoffiziere in ihm nicht vertreten wären.

Kollege O. Becu machte darauf aufmerksam, daß die Vereinbarung nicht mit der ITF, sondern zwischen den beiden norwegischen Gewerkschaften getroffen wurde. Die Konferenz wäre daher zur Behandlung dieser Angelegenheit nicht zuständig. Er erklärte auch, daß die Zugehörigkeit zu einem Landesgewerkschaftsbund nicht Bedingung der Mitgliedschaft bei der ITF wäre. Dieser Punkt habe also mit der Frage nichts zu tun. Er schlug vor, die Angelegenheit bis zur ersten Zusammenkunft des Sektionsausschusses zu vertagen und appellierte an die norwegischen Gewerkschaften, sich zu verständigen, um der ITF eine Auseinandersetzung zu ersparen.

Nachdem Kollege O. Skjervoll um Aufnahme dieser Aussprache ins Protokoll ersucht hatte, wurde beschlossen, sie bis zur ersten Tagung des Sektionsausschusses ruhen zu lassen.

Konferenz der Sektion der Hochseefischer

Die Konferenz der Seefischer-Sektion fand am Nachmittag des 23. Juli statt. Anwesend waren Vertreter angeschlossener Gewerkschaften aus folgenden Ländern:

Belgien (1), Deutschland (3), Holland (1), Japan (1), Norwegen (4), Großbritannien (2) und die Vereinigten Staaten (2).

Wahlen

Kollege W. Sinclair (Britischer Transportarbeiterverband) wurde zum Vorsitzenden gewählt. Kollege J. Hawk wurde mit der Berichterstattung an den Kongreß beauftragt. Kollege O. Becu war als Sekretär der Sektion anwesend.

Tätigkeitsbericht

Dieser Punkt der Tagesordnung wurde zusammen mit dem nächsten Punkt:

IAO-Untersuchungs- und Sachverständigenausschuß behandelt. Die amerikanischen Vertreter nahmen Bezug auf die im Januar 1949 abgehaltene internationale Konferenz, die mit der Annahme eines Vertrages über die Erhaltung der Fischbestände im Nordwestatlantik endete. Nach Überwindung starker Opposition seitens des Außenministeriums wäre es der SIU gelungen, einen Vertreter, den Kollegen Pat McHugh, als Mitglied der amerikanischen Delegation zur Konferenz zu entsenden. Konferenzen dieser Art wären für die im Fischfang beschäftigten Arbeiter von großer Bedeutung. Die Amerikaner hofften, daß zukünftig Arbeitervertreter aus mehr Ländern teilnehmen könnten.

Die norwegischen Vertreter berichteten, daß es sich mit dem internationalen Walfangausschuß ähnlich verhalte, der zur Zeit in Oslo tagt. Norwegen wäre das einzige Land, das Arbeitervertreter zu dieser Konferenz entsandt hätte, während die Reeder auch anderer Länder vertreten wären. Die Konferenz beschloß, gegen die Tendenz zu protestieren, Arbeitervertreter von internationalen, die Arbeiter wie die Reeder gleich betreffenden Besprechungen auszuschließen. Es wurde beschlossen, das Sekretariat über die Entwicklung auf diesem Gebiet auf dem laufenden zu halten, damit geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung größtmöglicher Vertretung der Arbeiter ergriffen werden können.

Der deutsche Vertreter ersuchte die ITF, die Forderung nach Wiederzulassung Deutschlands zum Walfang zu unterstützen. Es würden zur

Zeit Vorbereitungen zum Auslaufen eines deutschen Walfangschiffes unter amerikanischer Flagge getroffen, das eine deutsche Besatzung erhalten soll.

Er vertrat die Ansicht, daß, falls Löhne und Arbeitsbedingungen sich nach deutschen Bestimmungen richteten, das Schiff unter deutscher Flagge fahren müßte. Führe es aber die amerikanische Flagge, so müßten auch die amerikanischen Arbeitsbedingungen gelten. Es bestünde sonst die Gefahr, daß die niedrigen deutschen Löhne usw. zur Herabdrückung der in anderen Ländern üblichen Arbeitsbedingungen mißbraucht würden. Da in der Tagesordnung die Behandlung dieser Frage nicht vorgesehen war, wurde beschlossen, die Diskussion hierüber auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Der Sekretär berichtete, daß die internationalen Forderungen, deren Bearbeitung der Sektion der Seefischer übertragen worden war, bei der IAO vorgebracht würden, ein Fortschritt wäre aber bisher kaum erzielt worden. Man hatte gehofft, die Angelegenheit energisch durch einen Sachverständigenausschuß für Fischereifragen, um dessen Bildung die IAO ersucht worden war, vorwärtstreiben zu können. Auf Grund der Opposition seitens der amerikanischen und britischen Regierung hätte der Verwaltungsrat des IAA den Sachverständigenausschuß nicht ernennen können, und so wäre ein Fortschritt nicht möglich gewesen.

Es wurde beschlossen, dem Kongreß zwei Entschließungen zur Annahme vorzulegen. In der einen wird die IAO ersucht, die Ernennung eines Ausschusses für Fischereifragen in Betracht zu ziehen. In der zweiten wird die Vertretung der Seefischergewerkschaften auf internationalen Konferenzen über das Fischereiwesen gefordert (siehe Seite 318).

Fortschritt in der gewerkschaftlichen Organisation der Fischer einschließlich der Eigner kleiner Fischereifahrzeuge und der Küstenfischer.

Auf der Konferenz gegebene Berichte aus allen vertretenen Ländern lassen erkennen, daß die gewerkschaftliche Organisation in den Ländern verschieden gehandhabt wird. In einigen Ländern hielten es die Gewerkschaften für wünschenswert, nur entlohnte Fischer zu organisieren, während andere Gewerkschaften auch die Arbeiter verwandter Berufe aufnehmen.

Die Konferenz beschloß, die eingehende Prüfung dieser Frage dem Sekretariat der ITF zu übertragen, das bis zur nächsten Sektionskonferenz Bericht erstatten soll. Dort würde dann entschieden, welche Seefischergruppen für die Sektion in Betracht kämen und, falls außer den entlohnnten Fischern auch andere zugelassen werden sollen, ob alle einer Sektion angehören oder ob Untersektionen geschaffen werden sollten. Am Anfang würde die Sektion auf entlohnte Fischer beschränkt.

Die Brutto- und Reinerlösfrage

Berichte aus den verschiedenen Ländern ergaben eine erheblich unterschiedliche Handhabung in den Ländern. Es wurde beschlossen, auch über das Lohngefüge im Fischfang in den verschiedenen Ländern vom Sekretariat eine eingehende Untersuchung vornehmen zu lassen und die Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz zu setzen.

Wahl des Sektionsausschusses

Gemäß einer Empfehlung des Exekutivkomitees wurde zur Bearbeitung der Sektionsangelegenheiten in der Zeit zwischen den Kongressen ein Sektionsausschuß ernannt.

Es wurde beschlossen, daß jedes in der Sektion vertretene Land einen Vertreter zu dem Ausschuß entsendet. Gewählt wurden:

Belgien: R. De Keyser, Frankreich: Sitz bleibt offen, Deutschland: wird von der Gewerkschaft ernannt, Holland: R. Laan Sr., Japan: wird noch ernannt, Norwegen: bedarf der Abmachung zwischen den betreffenden norwegischen Gewerkschaften, Großbritannien: T. Birkett (für Fischfang) und S. James (für Walfang), Vereinigte Staaten: T. McHugh.

An der Sitzung des Sektionsausschusses können neben den Mitgliedern Berater teilnehmen. Von den Mitgliedern können Ersatzmänner ernannt werden. Der Sektionsausschuß wählt auf seiner ersten Sitzung den Vorsitzenden, der dann bis zum nächsten Kongreß als Vorsitzender amtiert.

Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort der nächsten Sektions-Konferenz

Es wurde beschlossen, folgende Fragen auf die Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz zu setzen:

1. Internationale Fischer-Charta
2. Organisierung der Fischer
3. Löhne
4. Arbeitszeit und Bemannung
5. Sicherheit
6. Unterkunft an Bord
7. Sozialversicherung.

Das Sekretariat sagte zu, sich eingehend um Einholung von Informationen über diese Fragen zu bemühen, damit die Vertreter der Fischer gut unterrichtet sind, sobald diese Punkte in der IAO in Angriff genommen werden. Es wurde dem Sekretariat überlassen, Zeitpunkt und Ort der nächsten Sektions-Konferenz festzulegen.

Von der japanischen Seeleutgewerkschaft vorgelegte EntschlieÙung:

Die japanische Seeleutgewerkschaft hatte eine EntschlieÙung vorgelegt, in der die Aufhebung der Japan auferlegten Beschränkungen im Fischfang gefordert wurde. Der japanische Vertreter begründete die EntschlieÙung mit der Notwendigkeit, die Belieferung des japanischen Marktes mit Fisch zu erhöhen. Überdies müsse Japan Fisch exportieren können, um im Austausch dafür die zum Wiederaufbau unentbehrlichen Rohstoffe einzuhandeln.

Die amerikanischen Vertreter stellten fest, daß japanische Fische auf den amerikanischen Markt geworfen würden zu Preisen, die die Existenz der amerikanischen Fischereibetriebe bedrohe.

Sie könnten daher der EntschlieÙung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beipflichten und wären der Ansicht, daß die Angelegenheit eingehend untersucht und ein Bericht hierüber der Sektion der Seefischer auf ihrer nächsten Tagung vorgelegt werden müsse.

Der japanische Vertreter wiederholte, daß die EntschlieÙung nur bezwecke, die Lebensmittelversorgung der japanischen Arbeiter zu verbessern und damit auch der Ausbreitung unerwünschter politischer Ten-

denzen entgegenzuwirken. Er wisse nicht, daß japanische Fische auf dem amerikanischen Markt billig verkauft würden und erklärte, daß er die Angelegenheit untersuchen wolle.

Die Konferenz beschloß, den norwegischen Vertreter, der Mitglied des Entschließungsausschusses ist, zu beauftragen, das Komitee von der Ansicht der Fischerkonferenz in Kenntnis zu setzen.

Der Berichterstatter
John HAWK, USA

I.

Entschließung über Arbeitervertretung auf internationalen Konferenzen und in Untersuchungsausschüssen der Seefischerei

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt mit großer Besorgnis fest, daß internationale Konferenzen über Fischereiverträge und Untersuchungen über wichtige Probleme des Fischfangs von Regierungen abgehalten werden ohne angemessene Beteiligung von Vertretern der Seefischer.

Der Kongreß vertritt die Ansicht, daß das Interesse der Fischer an diesen Diskussionen ebenso groß ist wie das aller anderen Beteiligten.

Er erhebt Protest gegen das Widerstreben von Regierungen, Vertreter der Fischer zu internationalen Besprechungen über Fischereifragen zuzulassen.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, bei den zuständigen Stellen um Abhilfe zu ersuchen.

II.

Entschließung über das Internationale Sozialprogramm für Seefischer

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß bis heute von der Internationalen Arbeitsorganisation in der Behandlung der sozialen Fragen im Fischfang kaum ein Fortschritt erzielt wurde, und daß insbesondere die Einsetzung eines Sachverständigenausschusses für Fischereifragen bei einigen Regierungen auf Widerstand gestoßen ist.

Der Kongreß bedauert die Verzögerung in der Verwirklichung eines internationalen Sozialprogramms für Seefischer durch die IAO.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der ITF, die zur Beschleunigung der Angelegenheit erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Konferenz der Sektion der Binnenschiffer

Die Binnenschiffersektion trat am Sonntag, dem 23. Juli 1950, zusammen. Aus folgenden 7 Ländern waren Vertreter anwesend:

Belgien (1), Deutschland (2), Großbritannien (3), Holland (1), Japan (1), Österreich (2), Pakistan (1).

Wahl des Vorsitzenden

Kollege W. Cassiers (Belgischer Transportarbeiterverband) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter der Konferenz gewählt. Kollege O. Becu war als Sekretär der Sektion und Kollege Oldenbroek (IBFG) als Beobachter anwesend.

Tätigkeitsbericht

Nachdem die Konferenz den sich mit Binnenschifferangelegenheiten befassenden Abschnitt des Tätigkeitsberichtes der ITF genehmigt hatte, wandte man sich den Bemühungen seitens der ITF zu, eine regionale Regelung der Arbeitsbedingungen und damit zusammenhängender sozialer Fragen in der Rheinschifffahrt herbeizuführen.

Auf Anregung der ITF wurden von der IAO regionale Konferenzen unter Beteiligung von Regierungen, Arbeitnehmern und Arbeitgebern abgehalten, auf der folgende 5 Rheinuferstaaten vertreten waren:

Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, Schweiz.

Ferner nahmen an den Konferenzen Vertreter der amerikanischen und britischen Besatzungsbehörden in Deutschland teil. Zwei regionale Abkommen über die Rheinschifffahrt wurden entworfen, das eine behandelt Arbeitsbedingungen und das andere die Sozialversorgung des in der Rheinschifffahrt beschäftigten Personals.

Die ITF als eine internationale Organisation der Gewerkschaften der betreffenden Arbeitnehmer und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt als zwischenstaatliches Organ für die Rheinschifffahrt nahmen auf Einladung der IAO an den Besprechungen teil. Auf der letzten im Oktober und Dezember 1949 in Genf abgehaltenen Konferenz wurden die technischen Bestimmungen der zwei regionalen Abkommen festgelegt. Es wurde beschlossen, die allgemeinen Bestimmungen dieser Abkommen, angesichts deren formalrechtlichen Charakters und aus Zeitmangel, einer Konferenz der betreffenden Regierungen zur Ausarbeitung zuzuweisen.

Diese zwischenstaatliche Konferenz wurde von der IAO für den 24. bis 29. Juli 1950 nach Paris einberufen. Obwohl die Konferenz aus Zweckmäßigkeitsgründen diplomatischen Charakter tragen würde, erwarteten wir, daß die Regierung nach sonstigen Gepflogenheiten der IAO die Arbeitervertreter zu den abschließenden Besprechungen einladen würde.

Dies war nicht der Fall. Die zentrale Rheinkommission aber wurde zur Teilnahme an der Pariser Konferenz aufgefordert, obwohl sie sich mit den zu besprechenden sozialen Fragen nicht direkt befaßt. Sie wurde außerdem um Beantwortung von zwei weiteren IAO-Fragebogen ersucht. Bei dieser Gelegenheit wurden von der Zentralkommission verschiedene Punkte wieder aufgegriffen, die auf früheren Konferenzen bereits erledigt worden waren. Es ist außerdem bekannt geworden, daß die Pariser Konferenz verschiedene Fragen nicht nur formeller Natur, wie Schiedsverfahren, Zusammensetzung der Verwaltungsorgane, Sitz und Personal des Zentralbüros behandeln würde. Hingegen hat die ITF im Namen der Arbeiterorganisationen bei der IAO protestiert und der Pariser Konferenz eine Denkschrift zugehen lassen, in der dieser Protest wiederholt wird und die Ansichten der Arbeitervertreter über die dort zu behandelnden Fragen noch einmal aufgeführt werden.

Nach Absendung der Denkschrift ist ein Schreiben der IAO eingegangen, in dem mitgeteilt wird, daß die IAO, falls die ITF einen Vertreter nach Paris zu entsenden wünsche, alles tun würde, um ihm zu ermöglichen, der Konferenz beizuwohnen. Auf diese verspätete Einladung hin, beschloß die ITF, den Kollegen H. S m e d i n g (Holländischer Transportarbeiterverband) als Beobachter auf die Pariser Konferenz zu entsenden.

Im Verlauf der Konferenz der Binnenschiffersektion wurde der Besorgnis über die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ge-

spielte Rolle und darüber Ausdruck gegeben, daß trotz den Versicherungen der IAO die Pariser Konferenz anscheinend über ihr Arbeitsprogramm hinauszugehen beabsichtige. Die Zentralkommission hätte immer eine fortschrittliche Auffassung vermissen lassen. Ihrer Haltung wäre es zuzuschreiben, daß eine ursprünglich für Februar zur Behandlung von Bemannungsvorschriften für Fahrzeuge der Binnenschifffahrt anberaumte Konferenz auf September (Straßburg) verschoben wurde.

Kollege Oldenbroek, der als Gast anwesend war und auf den weitgehend die Bemühungen der ITF um die Rheinschifffahrt zurückzuführen sind, warnte vor Bestrebungen, die die Einsetzung internationaler Behörden, auf die nicht einmal Regierungen, geschweige denn Arbeitervertreter Einfluß nehmen können, zum Ziele haben.

Er wäre überzeugt, daß wir im Falle der Zentralkommission einem Versuch gegenüber stünden, die Rolle der Arbeiter in internationalen sozialen Angelegenheiten einzuschränken.

Der vom Sekretariat bei der IAO eingereichte Protest wurde von der Konferenz der Sektion der Binnenschifffahrt einstimmig gutgeheißen.

Arbeitsprogramm der Sektionen

Unter diesem Punkt der Tagesordnung wurde darauf hingewiesen, daß die Binnenschiffersektion der ITF ihre Tätigkeit von der Rheinschifffahrt auch auf die übrige Binnenschifffahrt ausdehnen müsse. Die Arbeit der Sektion könne nur wirksam auf regionaler Grundlage ausgeführt werden. Die Sektion könne sich nicht gleichzeitig mit zu vielen Dingen befassen, aber wenn einmal in der Rheinschifffahrt ein greifbares Ergebnis erzielt wäre, könnte die Arbeit auf die übrigen Wasserwege in Belgien, Holland, Frankreich, Deutschland sowie auf die Donauschifffahrt und die Flüsse und Kanäle der USA, Ostpakistans, Indiens u. a. ausgedehnt werden.

Im Zusammenhang mit der Rheinschifffahrt wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Forderungen der Arbeiter in bezug auf Bemannung genau festzulegen. Es wurde beschlossen, in Rotterdam eine Konferenz der Sektion oder eines Ausschusses abzuhalten, bevor die Bemannungsfrage auf der IAO-Tagung im September in Straßburg zur Behandlung gelangt.

Es wäre besonders wichtig, daß die Arbeiter in diesem Punkt ein gemeinsames Programm aufstellen, weil die Stärke der gewerkschaftlichen Stellung in den Ländern sehr unterschiedlich wäre, und es bestünde dauernd die Gefahr, daß es zu internationalem Wettbewerb und Undurchführbarkeit regionaler Abkommen führe, wenn die Normen nicht in allen Ländern gleich wären. Vor der Konferenz im September müßte die Haltung der Arbeiter in der Frage der Bemannung der Binnenschiffer grundsätzlich festgelegt werden. Gleichzeitig wurde die Hoffnung ausgesprochen, daß besondere Anstrengungen zur Stärkung der gewerkschaftlichen Position in Ländern wie Frankreich und der Schweiz gemacht werden, in denen die Arbeiter der Binnenschifffahrt noch ungenügend organisiert sind.

Kollege Faiz Ahmed, Pakistan, sprach über die Bedeutung der Binnenschifffahrt in seinem Lande. Dort würden 50 Prozent aller Güter von Binnenschiffen befördert. 50 000 Arbeiter wären in der Binnenschifffahrt beschäftigt. Auf sein Ersuchen beschloß die Konferenz baldigst eine Untersuchung über die dortigen Verhältnisse durchzuführen.

Kollege *Faiz Ahmed* berichtete, daß die Bengalische Seeleute-Gewerkschaft, in der die Binnenschiffer organisiert wären, eine starke Stellung einnähme. Sie würden trotzdem Unterstützung seitens der ITF und ihrer Gewerkschaften willkommen heißen. Viele Schwierigkeiten wären noch zu überwinden, besonders nach der Teilung des Indischen Kontinents. Sie kämen nicht so sehr von der Seite der Arbeitgeber als vielmehr von den Regierungen. Er dankte besonders dem Kollegen *George Reed* für die Dienste, die dieser während seines Aufenthaltes im Fernen Osten den Gewerkschaften Indiens und Pakistans geleistet habe. Kollege *Reed* war dort zunächst als Vertreter der britischen Seeleutegewerkschaft und später der ITF.

Andere im Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm der Sektion vorgebrachte Fragen waren der Schulbesuch und die Berufsausbildung der Kinder der Binnenschiffer und die Beschäftigung von Frauen auf in der Binnenschiffahrt eingesetzten Fahrzeugen. Diese beiden Punkte interessieren die gesamte Sektion, und nachdem über die Lage in den verschiedenen Ländern berichtet worden war, beschloß die Konferenz, das Sekretariat zu beauftragen — sobald dessen Mittel es erlaubten — eine Untersuchung darüber durchzuführen, wie bessere Möglichkeiten des Schulbesuches für die Kinder der Binnenschiffer zu beschaffen seien und wie der Beschäftigung von Frauen in der Binnenschiffahrt entgegengewirkt werden könne.

Ein deutscher Vertreter berichtete, daß die Gewerkschaft die Wiedereinführung eines Dienstbuches für Schiffe erreicht hätte. Diese Maßnahme hätte sich als nützlich zur Erzielung geregelter Verhältnisse erwiesen.

Die Konferenz beschloß, diese Frage auf einer späteren Sektionstagung weiter zu behandeln.

Wahl des Sektionskomitees

Gemäß einer Empfehlung des Exekutivkomitees der ITF wurde beschlossen, zur Bearbeitung der Sektionsangelegenheiten bis zum nächsten Kongreß folgendes Sektionskomitee zu wählen:

Belgien	<i>W. Cassiers</i>
Deutschland	<i>A. Dienst</i>
Frankreich	wird noch ernannt
Großbritannien	<i>A. Manson</i>
Holland	<i>Th. Smeding</i>
Österreich	<i>A. Brosch</i>
Pakistan	<i>Faiz Ahmed.</i>

Es wurde beschlossen, daß die Mitglieder des Sektionskomitees berechtigt sind, Berater hinzuzuziehen und Ersatzmänner zu benennen. Auf einer Sitzung des Sektionsausschusses, der am Schluß der Sektionskonferenz stattfand, wurde Kollege *Th. Smeding* (Holland) zum Vorsitzenden der Binnenschiffersektion gewählt.

Tagesordnung, Zeit und Ort der nächsten Sektionssitzung

Die Entscheidung hierüber wurde dem Sektionsausschuß überlassen.

Konferenz der Hafentarbeitersektion

Die Sektion der Hafentarbeiter trat am Nachmittag des 24. Juli zusammen. Vertreter aus zehn Ländern waren anwesend:

Belgien (3), Dänemark (1), Deutschland (7), Frankreich (1), Holland (4), Großbritannien (2), Italien (1), Norwegen (1), Österreich (1), Schweden (1).

Wahlen

Kollege A. Deakin (Brit. Transportarbeiterverein) wurde zum Konferenzvorsitzenden und zum Berichterstatter gewählt. Kollege O. Becu war in seiner Eigenschaft als Sekretär der Sektion anwesend.

Tätigkeitsbericht und Aktionsausschuß

Diese zwei Punkte der Tagesordnung (2 und 5) wurden zusammen behandelt. Aus allen vertretenen Ländern wurde über die manchmal in Gewalttätigkeit ausartende, umstürzlerische Tätigkeit kommunistischer Elemente berichtet. Diese Tätigkeit folgt einem internationalen Plan, der zur Behinderung des wirtschaftlichen Wiederaufbaues und Fortschrittes in den westeuropäischen Ländern durchgeführt wird. Insbesondere hat sich diese Tätigkeit auf die Schifffahrt und Häfen konzentriert und richtete sich besonders auf die nach dem Atlantikpakt erfolgenden Waffenlieferungen.

Die ITF errichtete in gemeinsamen Konferenzen der beiden Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute einen Aktionsausschuß, nach dessen Weisungen die angeschlossenen Gewerkschaften ihre Gegenaktionen verstärkten und koordinierten. In den Häfen einiger Länder wurden gemeinsame Aktionsausschüsse von Hafentarbeitern, Seeleuten und Binnenschiffen eingesetzt, die unter Landes-Aktionsausschüssen arbeiten und die kommunistischen Umtriebe genau verfolgen. Die ITF selbst errichtete regionale Aktionsausschüsse für Westeuropa, einen für das Mittelmeergebiet und einen für Skandinavien und die Ostsee, die nach den Weisungen eines zentralen Aktionskomitees arbeiten und die antikommunistische Kampagne auf die Verhältnisse in den verschiedenen Gebieten abstimmen. Aus den Berichten der verschiedenen Länder ging hervor, daß die Situation beherrscht würde, obwohl es den Kommunisten gelang, häßliche Zwischenfälle herbeizuführen. Insbesondere sind ihre Versuche, die Waffen- und die Marshallplan-Lieferungen zu verhindern, beinahe völlig fehlgeschlagen. In Ländern wie Frankreich und Italien, in denen die Kommunisten immer noch einen starken Rückhalt in den Häfen haben, sind die freien Gewerkschaften auf dem Vormarsch und mit Hilfe der ITF und der Gewerkschaft anderer Länder hoffen sie, die Oberhand zu gewinnen.

Die Konferenz beschloß, daß die angeschlossenen Gewerkschaften das Sekretariat der ITF laufend über die kommunistischen Umtriebe informieren, und daß insbesondere die Namen der kommunistischen Anführer der ITF zur Weitergabe an alle Gewerkschaften mitgeteilt werden.

Die Konferenz der Hafentarbeiter genehmigte dann den Tätigkeitsbericht der Sektion und insbesondere die Beschlüsse der Rotterdamer Konferenz im August 1949. Damals wurde ein internationaler Aktionsausschuß eingesetzt und Mitgliedschaft bei der Berufsabteilung des WGB für Seeleute und Hafentarbeiter mit der Zugehörigkeit zur ITF als unvereinbar erklärt.

Revision des Internationalen Hafenarbeiterübereinkommens

Der Sekretär berichtete, daß das internationale Forderungsprogramm der Hafenarbeiter, das anlässlich des Osloer Kongresses im Juli 1948 von der Hafenarbeitersektion angenommen worden war, der IAO unterbreitet wurde, um eine Revision des Internationalen Hafenarbeiterübereinkommens herbeizuführen. In der Angelegenheit ist jedoch kaum ein Fortschritt erzielt worden. Das internationale Übereinkommen ist noch nicht in Kraft getreten, weil die nötigen Ratifikationen noch nicht stattgefunden haben, und die Sachverständigen der IAO bezweifeln, ob ein Vorschlag die Aussichten auf Durchführung verbessern würde. Die Konferenz beschloß, daß man die Angelegenheit nicht ruhen lassen dürfe, und daß sie der nächsten Sektionskonferenz wieder vorzulegen wäre, damit wirksame Schritte zur Sicherstellung der Durchführung des bestehenden Hafenarbeitsübereinkommens ergriffen werden können, und damit eine Lösung in bezug auf weitere, seit der Annahme des Übereinkommens aufgestellte Forderungen erzielt werden kann.

Begrenzung der Traglasten

Die von der Hafenarbeitersektion zu dieser Frage aufgestellte Forderung wurde der IAO vorgelegt. Da diese Angelegenheit mit der vorhergehenden in enger Beziehung steht, wurde ihre Behandlung ebenfalls der nächsten Sektionskonferenz überwiesen.

Wahl des Sektionsausschusses

Gemäß einer Empfehlung des Exekutivkomitees der ITF beschloß die Hafenarbeiterkonferenz, zur Bearbeitung von Sektionsangelegenheiten in der Zeit zwischen den Kongressen einen Sektionsausschuß zu ernennen. Folgende Kollegen wurden zu Mitgliedern des Ausschusses gewählt:

Belgien: R. Dekeyzer, Dänemark: A. Jensen, Frankreich: F. Ferri-Pisani, Deutschland: H. Hildebrand, Holland: A. de Boon, Italien: A. Maffei, Norwegen: L. S. Olsen, Schweden: Flenström, Großbritannien: A. Bird, USA: O. Ryan.

Es wurde beschlossen, die Wahl des Sektionsvorsitzenden auf der ersten Tagung des Sektionsausschusses vorzunehmen. Zeitpunkt und Ort sind vom Sekretariat zu bestimmen.

Konflikt in der argentinischen Schifffahrt

Diese Angelegenheit war auf einer am 14. Juli in London abgehaltenen Tagung behandelt worden. Die Vertreter der verschiedenen Länder nahmen noch einmal Stellung zum Appell des Kartells der argentinischen Seeleute- und Hafenarbeiter-Gewerkschaften um eine internationale Aktion der Solidarität. Das Kartell steht in einem Kampf um die Erhaltung der Vereinigungsfreiheit in Argentinien. Die Konferenz erkannte an, daß der Streitfall von großer Bedeutung ist, in dem die ITF nicht abseits stehen kann. Der britische Vertreter erklärte, daß sie den argentinischen Kameraden gerne helfen möchten; infolge schwieriger Verhältnisse in den Häfen wäre es aber ihnen im Augenblick nicht möglich, direkt gegen argentinische Schiffe vorzugehen.

Die deutschen Vertreter berichteten, daß sie unmittelbar nach Erhalt des Aufrufes der ITF Anweisung gegeben hätten, argentinische Schiffe nicht zu bearbeiten. Dies wäre sehr schwerwiegend, besonders wegen der Rückwirkung auf den deutschen Exporthandel und der möglichen Schäd-

digung von Handelsbeziehungen. Sie wiesen deshalb auf die Schwierigkeiten hin, weil sie für den Ruf der ITF fürchteten, wenn die Aktion mißlänge.

Auch die belgischen und holländischen Vertreter wiesen auf die großen Schwierigkeiten in der Durchführung der Aktion hin. Es bestünde die Gefahr, daß sich die Kommunisten die Lage zunutze machten, und außerdem die Arbeitgeber auf der Einhaltung der Tarifabkommen bestünden. Aus den Berichten ergab sich klar, daß der Boykott argentinischer Schiffe in diesen Ländern mit äußerster Schärfe durchgeführt würde. Der holländische Sprecher zollte der deutschen Gewerkschaft Tribut für die Solidarität, die sie den argentinischen Arbeitern beweisen.

Vertreter der drei skandinavischen Länder gaben die Versicherung ab, daß argentinische Schiffe in den Häfen Dänemarks, Norwegens und Schwedens nicht behandelt werden. Die Konferenz hieß dann bei Stimmenthaltung der britischen Delegierten die folgende, auf der Londoner Konferenz der Hafnarbeitersektion angenommene Entschliebung gut. Der britische Vertreter versicherte, daß sie zur Unterstützung des Boykotts alles in ihrer Macht stehende tun würden, ausgenommen gegen argentinische Schiffe gerichtete Streiks, und daß sie versuchen würden, die Umleitung von Schiffen nach britischen Häfen zu verhindern. Sie würden außerdem bei ihrer Regierung in dieser Angelegenheit vorstellig werden.

Die Entschliebung lautet:

„Nach einer Aussprache über die Durchführung der Solidaritätsaktion zur Unterstützung der argentinischen Seeleute und Hafnarbeiter, die seit 18. Mai 1950 im Streik stehen, zur Verteidigung ihres Rechtes der Zugehörigkeit zu einer demokratischen Gewerkschaftsorganisation ihrer eigenen Wahl; und da eine Anzahl Schiffe mit Streikbrechern bemannt wurde und daher aus argentinischen Häfen auslaufen konnten;

beschließen die auf der Tagung der Hafnarbeitersektion der ITF in London am 14. Juli 1950 anwesenden Vertreter der Hafnarbeitergewerkschaften, alles ins Werk zu setzen, um das Laden und Löschen dieser Schiffe in ausländischen Häfen zu verhindern, bis die argentinische Regierung das Recht der freien Vereinigung achtet und das Kartell der argentinischen Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaften (CGGMA) wiederum anerkennt.“

Konferenz der Eisenbahnersektion

Die Konferenz der Eisenbahnersektion fand am 26. Juli 1950 statt. Vertreter der angeschlossenen Verbände folgender Länder waren anwesend: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Holland, Italien, Kanada, Luxemburg, Norwegen, Saargebiet, Schweden, Schweiz, Spanien, Uruguay, Vereinigte Staaten.

1. Wahl des Vorsitzenden

Kollege R. Bratschi wurde für die Dauer der Sitzung zum Vorsitzenden gewählt. Kollege P. Tofahrn war in seiner Eigenschaft als Sekretär der Sektion anwesend.

2. Tätigkeitsbericht der Sektion

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion bis zum 31. Dezember 1949 wurde ohne Aussprache genehmigt.

3. Arbeitszeit

Da diese Frage in der Vollsitzung erörtert und ein Beschluß darüber gefaßt wurde, fand keine weitere Aussprache statt.

4. In Bearbeitung befindliche Fragen

Der Sekretär berichtete, daß gemäß Beschluß der im August 1949 in Innsbruck stattgefundenen Eisenbahnerkonferenz das Arbeitsprogramm folgende Punkte umfasse:

- a) Arbeitszeit bei den Eisenbahnen. Dieser Punkt wurde durch Kongreßbeschluß erledigt.
- b) Untersuchungen über die Hygiene in Eisenbahnbüros.
- c) Beteiligung der Arbeiter an der Verwaltung.
- d) Übersicht über den gegenwärtigen Stand und die Entwicklung auf dem Gebiete der Antriebsmittel im Eisenbahnwesen.
- e) Untersuchungen über Vorschriften bezüglich Sicherheit der Arbeiter auf der Strecke.

Der Vorsitzende ersuchte die anwesenden Vertreter, das Tätigkeitsprogramm für die nächsten zwei Jahre zu besprechen.

Kollege *Joustra* (Holland) schlug vor, das Sekretariat solle die Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnsignal- und -meldewesens eingehend untersuchen, da sie für die betreffenden Personalgruppen von großer Bedeutung sei.

Der Vorsitzende machte den Vorschlag, die Aufstellung des Arbeitsprogramms für die nächsten zwei Jahre dem Sekretariat zu überlassen. Diesem Vorschlag wurde zugestimmt.

5. Wahl des Sektionsausschusses

Der Sekretär berichtete, daß auf dem Osloer Kongreß (1948) ein aus fünf Mitgliedern bestehender Sachverständigen-Ausschuß eingesetzt wurde, der das Sekretariat in seiner Arbeit unterstützte. Der Sachverständigen-Ausschuß setzte sich wie folgt zusammen:

Land	Name des Delegierten
Benelux	<i>C. Devaux</i>
Deutschland	<i>H. Jahn</i>
Frankreich	<i>R. Degris</i>
Großbritannien	<i>J. B. Figgins</i>
Skandinavien	<i>H. Blomgren</i>

Nach Besprechung der Frage, ob der Ausschuß aus 5 wie bisher oder mehr Mitgliedern bestehen solle, wurde beschlossen, den Ausschuß um 2 Sitze (Österreich, Schweiz) zu vergrößern. Die Namen der 2 Ausschußmitglieder sind dem Sekretariat bis zum 28. Juli 1950 mitzuteilen.

6. Nächste Sektionskonferenz: Ort, Zeitpunkt und Tagesordnung

Kollege *Landskroon* (Holland) überbrachte im Namen des Holländischen Eisenbahner- und Straßenbahnverbandes die Einladung, die Eisenbahnerkonferenz des Jahres 1951 in Utrecht, Holland, abzuhalten.

Diese Einladung wurde mit Dank angenommen. Die Konferenz beschloß, Tagesordnung und genauen Zeitpunkt der 1951 stattfindenden Konferenz dem Sekretariat nach Befragung des Sektionsausschusses zu überlassen.

Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßenverkehr

Die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner und Straßentransportarbeiter wurde am Nachmittag des 22. Juli 1950 abgehalten. Kollege R. Bratschi (Schweizerischer Eisenbahner-Verband) wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Konferenz gewählt.

Zweck der Konferenz war es, Punkt 5 der Kongreß-Tagesordnung betreffend die Arbeitszeit im Eisenbahn- und Straßentransportwesen zu besprechen unter besonderer Berücksichtigung der Frage der Verkürzung der Arbeitszeit. Auf Kongressen und Sektionskonferenzen der ITF wurde diese Frage bereits behandelt. Da hinsichtlich der Arbeitsstunden eine enge Beziehung zwischen den Eisenbahnen und dem Straßenverkehr besteht, hatte das Exekutivkomitee beschlossen, diese Frage in einer gemeinsamen Konferenz dieser zwei Sektionen der ITF zu besprechen.

Nachdem Kollege Paul Tofahrn, der Sekretär der Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßenverkehr kurz einen Überblick über die früheren Besprechungen in dieser Sache gegeben hatte, mit denen sich das Kongreß-Dokument Nr. XXI-C-5 befaßt, fand eine Aussprache statt, in der zehn Redner das Wort ergriffen.

Kollege J. Christensson (Skandinavische Transportarbeiter-Föderation) legte die Haltung der Straßenverkehrsarbeiter der verschiedenen skandinavischen Länder dar. Dieser Haltung werde in der Entschließung der Konferenz des Straßenbahn- und Autobuspersonals (Utrecht, Mai 1948) Ausdruck geben, welche die Einführung eines neuen internationalen Übereinkommens über Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr gefordert hätte. Die skandinavischen Transportarbeiter wären sich der großen Schwierigkeiten, die einer weiteren Verkürzung der Arbeitswoche im Wege stünden, bewußt, betrachteten jedoch die Verkürzung der Arbeitswoche als wesentlich zur Kompensierung für die Beschleunigung des Arbeitsvorganges und die an die Beschäftigten gestellten erhöhten Anforderungen. Die im Zusammenhang mit der 48-Stunden-Woche — die noch nicht in allen Ländern verwirklicht wäre — gemachten Erfahrungen lehrten, daß die Stärke der Gewerkschaften und die wirtschaftliche Lage in den Ländern zwei Faktoren wären, die eine bedeutende Rolle spielten. Sie würden auch die Aussichten auf Verwirklichung der Forderung der 40-Stunden-Woche für die Arbeiter im Straßenverkehr stark beeinflussen.

Kollege H. Jahn (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) erklärte, die deutschen Eisenbahner hätten seit der im Vorjahre in Innsbruck abgehaltenen internationalen Eisenbahnerkonferenz ihre Einstellung geändert. Damals wären sie noch der Auffassung gewesen, daß die Einführung der 40-Stunden-Woche kaum durchführbar, ja nicht einmal erwünscht sei. Seither hätte sich in Deutschland ausgedehnte Arbeitslosigkeit eingestellt. Die Zahl der Beschäftigungslosen belaufe sich auf anderthalb Millionen. Auch die Eisenbahnen würden davon betroffen. 45 000 überschüssige Eisenbahner wären bereits entlassen worden. Diese Lage schaffe auch ein ernstes politisches Problem. Von den sechs Millio-

nen Arbeitslosen hätten nicht wenige zur Machtergreifung Hitlers in Deutschland beigetragen. Es müsse unbedingt verhindert werden, daß Arbeitslosigkeit erneut politischen Demagogen in die Hände spiele. Als die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn ihre Absicht bekanntgegeben hätte, neben den bereits entlassenen 45 000 Eisenbahnarbeitern weitere 20 000 Mann zu entlassen, hätte die Gesamtheit der 330 000 Eisenbahnarbeiter einer Verkürzung der Arbeitswoche auf 45 Stunden unter entsprechender Lohnkürzung zugestimmt, um die 20 000 Eisenbahner nicht der Arbeitslosigkeit auszuliefern. Bei den ersten Entlassungen hätte noch Aussicht auf Eingliederung in andere Wirtschaftszweige bestanden. Dies wäre aber jetzt nicht mehr der Fall. Angesichts des Ausmaßes der Arbeitslosigkeit und ihrer beruflichen und politischen Auswirkungen vertrete die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands nachdrücklich die stufenweise Verkürzung der Arbeitswoche von 48 auf 40 Stunden. Jahn sagte, er hoffe, daß die Konferenz der Vollversammlung des Kongresses eine dementsprechende Empfehlung unterbreiten werde.

Kollege A. Ver cr u y c e (Belgische Straßenbahner) gab seiner Überraschung darüber Ausdruck, daß das Exekutivkomitee der ITF eine Entschließung vorlege, in der erklärt wird, die 40-Stunden-Woche lasse sich unter den gegenwärtigen Umständen nicht verwirklichen. 1946 hätte der Zürcher Kongreß der ITF eine Entschließung angenommen, welche die Einführung der 40-Stunden-Woche gefordert hätte, und zwar zu einer Zeit, da von einer wirtschaftlichen Krise nicht die Rede gewesen sei. Nun, da sich in einem europäischen Lande nach dem anderen ausgedehnte Arbeitslosigkeit einstelle, wäre man anderer Auffassung. Nach seiner Meinung wäre es für die Gewerkschaften verhängnisvoll, diesem Problem gegenüber eine schwache Haltung einzunehmen; denn dadurch würden die Kommunisten mit einer gefährlichen Waffe zum Angriff auf die demokratischen Kräfte ausgestattet. Er forderte die Versammlung auf, bei dem ursprünglichen Beschluß zu bleiben. Der IBFG sollte aufgefordert werden, sich der 40-Stunden-Woche, die eine Frage größter Bedeutung für die ganze Gewerkschaftsbewegung sei, anzunehmen.

Kollege R. Cl e r c (Französische Eisenbahner) erinnerte daran, daß die französische Arbeiterschaft die 40-Stunden-Woche schon im Jahre 1936 verwirklicht hätte. Da die kürzere Arbeitswoche aber nur in Frankreich angewandt worden wäre, hätte die Reaktion zwei Jahre später ihre Aufhebung erzielt. Nach der Befreiung wäre man zum Grundsatz der 40-Stunden-Woche zurückgekehrt; aus Gründen des Wiederaufbaues hätten sich die Gewerkschaften aber gezwungen gesehen, der Leistung von 48 Arbeitsstunden pro Woche zuzustimmen. Die zusätzlichen 8 Arbeitsstunden würden dabei zu Überstundensätzen entlohnt. Dieser Kompromißlösung wäre zugestimmt worden, um den Grundsatz der 40-Stunden-Woche beizubehalten und leichter zur Anwendung des Grundsatzes zurückkommen zu können, sobald die Zahl der verfügbaren Arbeitskräfte dies gestatten würde. Die Kaufkraft der Arbeiterklasse wäre gegenwärtig 30—40 Prozent niedriger als 1939, und daher müsse die Lohnfrage mit der Arbeitszeitfrage verknüpft werden. Er gab der Hoffnung Ausdruck, die ITF möge den Grundsatz der 40-Stunden-Woche weiterhin vertreten; denn seine Aufgabe würde die französischen Gewerkschaften in ihrem Kampf gegen die Kommunisten schwächen. Da die mit den Bahnen konkurrierenden Betriebe der Autotransportunternehmer im allgemeinen nicht einmal die 48 Stunden einhielten und die Leistung von 56 und mehr Arbeits-

stunden in der Woche von ihren Arbeitern verlangten, komme nur eine allgemeine Lösung in Frage. Die ITF solle aber trotzdem die Forderung der 40-Stunden-Woche vertreten und sie einer baldigen Verwirklichung entgegenführen.

Kollege S. Christiansson (Schwedische Eisenbahner) sagte, die skandinavischen Eisenbahner stünden ganz hinter der Forderung der 40-Stunden-Woche, seien sich aber der Schwierigkeiten ihrer Verwirklichung bewußt. Der Großmut der deutschen Eisenbahner, die einer Herabsetzung ihrer Wochenlöhne zugestimmt hätten, um ihre Arbeitskollegen vor der Arbeitslosigkeit zu bewahren, hätte ihn sehr beeindruckt. Aber trotzdem halte er eine solche Politik für gefährlich. Opfer müßten von der ganzen Gemeinschaft getragen werden, nicht von einzelnen Gruppen. Überdies hätte die Herabsetzung des Lohnniveaus, die sich aus einer solchen Politik ergibt, ernsthafte Auswirkungen in der Form verschärften internationalen Wettbewerbs. Die Skandinavier hätten auch Zweifel an dem französischen System der 8 zusätzlichen Überstunden zu Überstundenlohnsätzen; denn es drohe, die 40-Stunden-Woche aus einem Mittel zur Erzielung einer kürzeren Arbeitszeit in ein Mittel zur Erzielung von höheren Löhnen zu verwandeln. In Skandinavien werde die 40-Stunden-Woche einzig als Mittel zum Schutz der Arbeiter gegen übermäßige Beschleunigung des Arbeitsvorganges angestrebt. Die skandinavische Delegation wäre bereit, dem vom Exekutivkomitee der ITF unterbreiteten Entschließungsentwurf zuzustimmen, wünschten jedoch die Beifügung eines Absatzes, der die IAO auffordert, eine Untersuchung der Frage der Arbeitszeit durchzuführen, mit dem Ziele der Einführung der 40-Stunden-Woche über einem Zeitraum von vielleicht fünf Jahren.

Kollege V. Uebeleis (Österreichische Eisenbahner) sagte, auch Österreich hätte ein Arbeitslosenproblem. Mit Ausnahme von Großbritannien treffe dies offenbar auch auf die übrigen Länder zu. Er befürchte, daß, sofern kein Krieg ausbricht, die Arbeitslosigkeit wiederum mit aller Schärfe einsetzen werde, und man wisse, was dies politisch bedeuten würde. Die in Deutschland angewandte Methode der Verkürzung der Arbeitszeit ohne entsprechende Anpassung der Löhne wäre nach seiner Meinung nichts anderes als Kurzarbeit in schlimmster Form. Auch für das französische System hätte er nicht viel übrig. Die kürzere Arbeitswoche stehe dabei nur auf dem Papier. Die österreichischen Eisenbahner wären der Auffassung, daß die einzige wahre Lösung in einer stufenweisen Verkürzung der Arbeitswoche auf 40 Stunden zu suchen sei. Es wäre klar, daß dieses Ziel nur bei einer gleichzeitigen Leistungssteigerung erreichbar sei; denn die Gesamtleistung dürfe nicht zurückgehen. In diesem Zusammenhang müsse man mit Beunruhigung feststellen, daß in sozusagen allen Ländern Europas die Leistung zurückgegangen sei.

Kollege E. Welter (Eisenbahner der Saar) pflichtete den vorgebrachten wirtschaftlichen Argumenten zugunsten der 40-Stunden-Woche zu, wies aber insbesondere auf die politischen Zusammenhänge hin. Kollege Jahn hätte bereits angeführt, daß es allein im Gebiete der Deutschen Bundesrepublik rund 1 500 000 Arbeitslose gäbe. Dasselbe treffe offenbar auch auf andere Länder zu, im Verkehrs- und Transportwesen wie auch in anderen Wirtschaftszweigen. Er erinnerte die Delegierten daran, daß die 6 000 000 Arbeitslosen der Weimarer Republik Hitler manchen Anhänger gestellt hätten und erklärte, es wäre von größter Wichtigkeit, zu verhindern, daß erneute Arbeitslosigkeit den kommunistischen Strömungen

Vorschub leistet. Er unterstütze den schwedischen Antrag auf Hinzufügung eines Absatzes, der ein internationales Übereinkommen über die 40-Stunden-Woche fordere, würde es aber vorziehen, rasche Einführung der kürzeren Arbeitswoche zu fordern, an Stelle einer stufenweisen Verwirklichung im Laufe von fünf Jahren. Er machte darauf aufmerksam, daß immer noch zwischen Arbeitszeit und Dienstzeit unterschieden wird, was sich in Arbeitstagen für die Eisenbahner von 10, 12 und mehr Stunden auswirke. Es wäre die Pflicht der ITF, sich für eine Verkürzung dieser Zeitspannen einzusetzen. Im Straßenverkehr wäre die Lage noch schlimmer. Dort würden immer noch 60 Stunden und mehr gearbeitet, und dabei wären die Löhne niedriger. Anstrengungen müßten unternommen werden, um dem damit verknüpften, ungerechten Wettbewerb Einhalt zu gebieten.

Kollege R. v. d. Weerd (Niederländische Eisenbahner) erklärte, die holländische Delegation unterstütze den der Konferenz vorliegenden Entschlußentwurf. Bereits in Innsbruck hätten die holländischen Eisenbahner erklärt, daß sie sich der Forderung auf rasche Einführung der 40-Stunden-Woche nicht anschließen könnten — nicht etwa, weil sie zum Grundsatz im Widerspruch stünden, sondern wegen praktischer Schwierigkeiten. Es wäre eine Unmöglichkeit, die Arbeitszeit auf den Eisenbahnen weiter zu verkürzen, solange im Straßenverkehr immer noch bis 55 Stunden in der Woche gearbeitet werden dürfe. Es treffe zu, daß im Straßenverkehr nicht immer von der Möglichkeit der gesetzlich zugelassen längeren Arbeitszeit Gebrauch gemacht werde, aber die endgültige Regelung müsse warten, bis an beide Verkehrsmittel derselbe Maßstab angelegt werde. Es hätte ihn überrascht, daß Kollege Vercruyce die 40-Stunden-Woche mit so großem Nachdruck verteidigt hätte; denn auf einer Konferenz von Benelux-Gewerkschaften, die vor einiger Zeit stattgefunden habe, hätte man sich unter Zustimmung der Belgier auf eine Entschlußregelung ähnlich der geeinigt, die dem Stuttgarter Kongreß vorliege.

Die holländische Delegation stimme der Auffassung zu, daß die ITF sich für die 40-Stunden-Woche einsetzen müsse. Nach ihrer Meinung käme dies im Entschlußentwurf zum Ausdruck. Eine beschlossene Verkürzung der Arbeitszeit müßte allgemein zur Durchführung gelangen. Fortschritte wären natürlich von den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen abhängig.

Kollege J. B. Baty (Britisches Lokpersonal) betonte, daß die Frage der Arbeitszeit nicht von anderen Fragen getrennt behandelt werden könne. Sie wäre mit der sozialen Struktur der Gesellschaft eng verknüpft. Dienstzeit und andere Arbeitsbedingungen hingen auch mit finanziellen Fragen von großer Tragweite zusammen. Er könne denen nicht beipflichten, die dächten, daß die Verkürzung der Arbeitszeit an sich die Probleme der Arbeitslosigkeit und der Überzähligkeit lösen könne. Zur Überwindung der Schwierigkeiten müßten ihre Ursachen beseitigt werden. Er wäre der Auffassung, daß dazu in erster Linie sozialer Fortschritt nötig sei. Die zu lösende Frage liege darin, wie dieser zu erzielen sei. Das Ziel werde durch die bloße Annahme einer Entschlußregelung nicht erreicht, sondern wir müßten uns für soziale Verhältnisse einsetzen. Nur bei einer neuen Auslegung des Begriffs der sozialen Gerechtigkeit, der bezogen ist auf die Bedürfnisse der Völker, könne die demokratische Ordnung überleben. Die britischen Eisenbahner befürworteten so gut wie irgend jemand die kürzere Arbeitswoche, sie wären jedoch der Auffas-

sung, daß dringendere Probleme der Lösung harren, bevor wirkliche Fortschritte mit solchen Plänen gemacht werden können. Unter dieser Einschränkung stimme er dem vom Exekutivkomitee der ITF vorgelegten Entschließungsentwurf zu.

Kollege P. Felce (Französische Straßentransportarbeiter) erklärte, seine Gewerkschaft stimme der vorgelegten Entschließung zu. Der Zweck der kürzeren Arbeitswoche wäre ein zweifacher: Verlängerung der Freizeit und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Diese beiden Aufgaben gehörten zu den wichtigsten Aufgaben der Gewerkschaften. Im gegenwärtigen Zeitpunkt gäbe es in Frankreich kein Problem der Arbeitslosigkeit, wenn auch nicht gesagt werden könne, daß eine Lage der Vollbeschäftigung herrsche. Auch könnten die Gewerkschaften in Frankreich die Forderung auf erhöhte Freizeit in einer Zeit, da die Kaufkraft der Arbeiterlöhne von einem angemessenen Niveau noch weit entfernt sei, nicht allzu weit verfolgen. Unter diesen Umständen wäre es kaum möglich, die Arbeiter zur Unterstützung der Forderung nach einer kürzeren Arbeitszeit zu gewinnen. Falls die Verwirklichung der Forderung den Gewerkschaften jedoch nicht gelänge, fühlten sich die Arbeiter in ihren Hoffnungen enttäuscht und würden aller Wahrscheinlichkeit nach das Vertrauen in die Gewerkschaften verlieren, die eine solche Politik zu weit getrieben haben. Die französische Gewerkschaft der Arbeiter im Straßenverkehr wäre daher der Auffassung, daß die der Konferenz vorliegende Entschließung die beste Lösung darstelle, die sich im Augenblick finden lasse.

Kollege G. Devaux (Belgische Eisenbahner) sagte, der Belgische Eisenbahnverband unterstütze den Entschließungsentwurf. Er möchte ein paar kleinere Änderungen vorschlagen, um den Sinn etwas deutlicher hervortreten zu lassen. Er stimme überdies dem schwedischen Änderungsvorschlag zu, der die IAO auffordere, eine Untersuchung in der Frage der Arbeitszeit durchzuführen, damit später ein internationales Übereinkommen über die 40-Stunden-Woche angenommen werden könne. In bezug auf die Entschließung der Benelux-Gewerkschaften, der Belgien zugestimmt hätte, bemerkte er, daß sich im Laufe der inzwischen verflossenen 18 Monate die wirtschaftliche Lage beträchtlich verändert hätte. Dies erkläre, warum der belgische Redner die 40-Stunden-Woche mit so großem Nachdruck vertreten hätte. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß es in Holland möglich sein würde, die gesetzliche Vorschrift, die immer noch 55 Arbeitsstunden im Straßenverkehr zuläßt, abzuändern. Theoretische Möglichkeiten hätten die Eigenschaft, plötzlich zu harten Tatsachen zu werden.

Kollege P. Tofahrn (Sekretär) erklärte, die Aussprache zusammenfassend, daß verschiedene Gründe für und gegen die 40-Stunden-Woche vorgebracht worden wären. Er glaube aber dennoch, daß die Delegierten dem vorliegenden Entschließungsentwurf zustimmen sollten. Den kleinen, von Devaux vorgeschlagenen Änderungen könne man beipflichten und die Festlegung ihrer endgültigen Form ihm (Tofahrn) und Devaux gemeinsam überlassen. Da in der Entschließung die IAO aufgefordert würde, eine Untersuchung über die 48-Stunden-Woche durchzuführen, könnten wir sie kaum gleichzeitig auffordern, eine Untersuchung der 40-Stunden-Woche vorzunehmen. Er möchte den Kollegen Christiansson auffordern, seinen Änderungsantrag zurückzuziehen. Die Konferenz forderte er auf, den Entschließungsentwurf zur Unterbreitung an die Vollversammlung gutzuheißen.

Kollege A. Vercruyce (Belgische Straßenbahner) erklärte, der Entschließungsentwurf wäre das gerade Gegenteil des in Zürich über diesen Gegenstand gefaßten Beschlusses. Der Kongreß müsse daher jenen Beschluß widerrufen, bevor er einen neuen fasse.

Der V o r s i t z e n d e bemerkte dazu, daß der Kongreß jederzeit einen neuen Beschluß fassen könne. Kollege Vercruyce habe das Recht, im Kongreß gegen die Entschließung zu sprechen.

Nachdem Kollege Christiansson seinen Änderungsantrag zurückgezogen hatte, wurde über den Entschließungsentwurf abgestimmt. Es wurde mit allen Stimmen gegen 7 beschlossen, ihn dem Kongreß zu unterbreiten.

Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr

Die Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr tagte am 25. Juli. Angeschlossene Verbände folgender Länder waren vertreten: Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Norwegen, Österreich, Schweden und Schweiz.

1. Wahl des Vorsitzenden

Kollege Christiansson, Schweden, wurde für die Dauer der Sitzung zum Vorsitzenden gewählt. Kollege P. T o f a h r n war als Sekretär der Sektion anwesend.

2. Tätigkeitsbericht der Sektion

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion bis zum 31. Dezember 1949 wurde nach kurzer Aussprache genehmigt.

3. Arbeitszeit

Da dieser Punkt in der Vollsitzung behandelt wurde und ein Beschluß darüber vorlag, wurde er in der Sektionssitzung nicht weiter besprochen.

4. Arbeitszeit im Straßenverkehr

Der Sekretär berichtete, daß die Bearbeitung dieser Frage nach der Pariser Sektionskonferenz nicht weiter fortgesetzt wurde, da eine Entscheidung darüber abzuwarten war, ob ein Übereinkommen über die Arbeitszeit auf der 40- oder 48-Stunden-Woche aufzubauen wäre.

Die belgische Delegation machte auf die Probleme aufmerksam, die vor allem in der Personenbeförderung durch die Verwendung von größeren Fahrzeugen und einer allgemeinen, die Leistung der Fahrer steigernden Beschleunigung des Arbeitsvorganges entstehen. Der Vertreter Großbritanniens gab einen kurzen Überblick über die Maßnahmen, die seine Organisation zur Verbesserung der Lage der in diesem Erwerbszweig eingesetzten Leute ergriffen hätte, und zwar sind dies: höherer Lohn, Zuschlag für Arbeiten am Sonnabend nachmittag und Sonntag, Bezahlung der Essenpausen und bezahlter Urlaub. Wo eine Beschleunigung des Arbeitsvorganges stattfand, wäre dies zur Unterstützung der Forderungen nach Lohnerrhöhung und Verkürzung des Arbeitstages verwendet worden.

Der schwedische Delegierte berichtete über die in Skandinavien bestehenden Vorschriften über die Arbeitszeit im Straßenfernverkehr. Die schwedischen Bestimmungen wären ausreichend, er betonte aber, daß wegen des raschen Anwachsens des internationalen Straßenverkehrs auf

dem europäischen Kontinent es von größter Bedeutung wäre, daß die ITF sich dringend und eingehend mit dem gesamten Problem der Arbeitszeit, Anzahl der Fahrer und Straßensicherheit befasse.

Ein Vorschlag der britischen Delegation auf getrennte Prüfung der Probleme der Personenbeförderung und im Gütertransport wurde angenommen. Die Sektion beschloß einstimmig, den Sektionsausschuß mit der dringlichen Bearbeitung der Frage der Arbeitszeit im Straßenfernverkehr zu beauftragen.

5. In Bearbeitung befindliche Angelegenheiten

Der Sekretär berichtete, daß gemäß den Beschlüssen der Pariser Konferenz vom Oktober 1949 das Arbeitsprogramm folgende Punkte umfasse:

- a) Beförderung gefährlicher Güter,
- b) Straßensicherheit,
- c) Fahrscheinverkauf,
- d) Verwendung von 2 Fahrern (bei auf dem Fahrzeug verbrachten Ruhezeiten).

Der belgische Vertreter betonte die Bedeutung knapper, vom Sekretariat den angeschlossenen Organisationen zuzusendender Berichte über Arbeitsbedingungen. Er machte den Vorschlag, daß angeschlossene Organisationen dem Sekretariat kurzgefaßte Berichte über die von ihnen abgeschlossenen Tarifabkommen zuleiten, die das Sekretariat zusammenfaßt und den Organisationen zusendet. Der Sekretär wies in seiner Antwort auf den Umfang und die Schwierigkeit der Arbeit hin und ersuchte die angeschlossenen Organisationen um ihre Mitarbeit. Er fügte hinzu, daß das Sekretariat zur sachgemäßen Bearbeitung aller Programmpunkte die Hilfe eines technischen Ausschusses benötige. Nach eingehender Besprechung beschloß die Konferenz, die Reihenfolge, in der die einzelnen Punkte zu bearbeiten sind, dem Sektionsausschuß zu überlassen.

6. Wahl des Sektionsausschusses

Zunächst wurde die Stärke des Sektionsausschusses eingehend besprochen. Die britische Delegation schlug dann vor, daß angesichts der Vielfältigkeit der Probleme die zur Hilfe bereiten Organisationen je einen Delegierten und je einen Ersatzmann stellen, und zwar einen aus der Branche der Personenbeförderung und den andern aus dem Gütertransport, womit beide Sektionen Gelegenheit haben, sich von Sachverständigen unterrichten zu lassen.

Dementsprechend wurden Delegierte und Ersatzmänner aus folgenden Ländern gewählt: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Norwegen.

Der schwedische Vertreter erklärte, daß er Rücksprache mit seiner Delegation nehmen möchte, während die Vertreter von Österreich und der Schweiz auf Namhaftmachung verzichteten.

Die Konferenz beschloß, die Wahl des Vorsitzenden der Sektion dem Sektionsausschuß zu überlassen.

7. Nächste Sektionskonferenz: Tagesordnung, Zeitpunkt und Ort

Die Konferenz beschloß, die Festlegung von Zeitpunkt, Ort und Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz dem Sekretariat und dem Sektionsausschuß zu überlassen.

Konferenz der Sektion für zivile Luftfahrt

Am 22. und 23. Juli 1950 tagte die Sektion für die zivile Luftfahrt unter dem Vorsitz des Kollegen R. Lapeyre, Frankreich.

Folgende Organisationen waren vertreten:

Land	Organisation
Belgien	Gewerkschaft des Personals der öffentlichen Dienste
Frankreich	Gewerkschaftskartell des Personals der Zivilluftfahrt
Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
Holland	Verband der Funker der KLM. Transportarbeiter-Verband
Schweden	Gewerkschaft der Angestellten Transportarbeiter-Verband
Schweiz	Verband des Personals öffentlicher Dienste
Großbritannien	Verband der Schiffsoffiziere Verband der Bordfunke
Vereinigte Staaten von Nordamerika	Transportarbeiter-Gewerkschaft Verband der Flugzeugführer International Association of Machinists

Flugkapitän W. L. Vickerstaff, der Präsident, und Kollege D. Follows, der Sekretär der Internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände, und Kollege W. A. Fox von der Neuseeländischen Gewerkschaft der Schiffsköche und -kellner waren als Gastdelegierte anwesend.

Die Konferenz faßte folgende Beschlüsse:

1. Wahl des Sektionsvorsitzenden

Kollege R. Lapeyre war auf der Gründungskonferenz der Sektion (Paris, Oktober 1949) zum Sektionsvorsitzenden gewählt worden. Da seine Wahl erst vor kurzem erfolgte, schlug das Sekretariat vor, die Wahl eines neuen Vorsitzenden bis zur nächsten Sektionskonferenz aufzuschieben. Diesem Vorschlag wurde zugestimmt. Kollege R. Lapeyre führte daher während der ganzen Tagung den Vorsitz.

2. Tätigkeitsbericht der Sektion

Der Tätigkeitsbericht für die Zeit bis zum 31. Dezember 1949 wurde genehmigt.

3. Bezahlter Urlaub für Flugzeugbesatzungen

Die Konferenz behandelte den Entwurf eines internationalen Übereinkommens über bezahlten Urlaub für Flugzeugbesatzungen. Der Entwurf war vom Sekretariat in Zusammenarbeit mit angeschlossenen britischen Organisationen, die Flugpersonal betreuen, ausgearbeitet worden. Nach eingehender Besprechung und Vornahme einiger Änderungen billigte die Konferenz den Übereinkommensentwurf. Das Sekretariat wurde beauftragt, den Entwurf der Internationalen Arbeitsorganisation mit dem Ersuchen um dringende Behandlung der Angelegenheit vorzulegen.

4. Zusammensetzung der Flugzeugbesatzung

Die Konferenz nahm den Bericht des Unterausschusses, der am 8. und 9. Juni 1950 in London zur Besprechung des vielseitigen Problems der Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen und der Mitführung des 500-kHz-Gerätes zusammentrat, zur Kenntnis. Nach eingehender Besprechung beschloß die Konferenz, dem Kongreß zwei Entschlieûungen vorzulegen:

- a) Entschlieûung über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen,
 - b) Entschlieûung über die Mitführung des 500-kHz-Gerätes.
- Diese Entschlieûungen sind auf Seite 334 und 349 zu finden.

5. In Bearbeitung befindliche Fragen

Nach ausführlicher Besprechung der vielen Probleme, die der Untersuchung auf internationaler Ebene bedürfen, beschloß die Konferenz, das Sekretariat mit der Untersuchung folgender, der Dringlichkeit nach aufgestellten und auch in dieser Reihenfolge zu behandelnden Fragen zu beauftragen.

- a) Arbeitszeit der Flugzeugbesatzungen,
- b) Schädigende Auswirkungen des Fliegens unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen des Überdrucks im Innern des Flugzeuges,
- c) Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals unter besonderer Berücksichtigung der Flugzeugwarte,
- d) Pensionsordnung für das Flug- und Bodenpersonal.

6. Wahl des Sektionsausschusses

Um den beiden Hauptgruppen des in der Zivilluftfahrt beschäftigten Personals eine ausreichende Vertretung zu ermöglichen, beschloß die Konferenz, den Sektionsausschuß von 10 auf 16 Mitglieder zu erhöhen. Der neue Sektionsausschuß besteht aus je acht Vertretern des Flug- und des Bodenpersonals. Die Sitze im Sektionsausschuß wurden wie folgt aufgeteilt:

Flugpersonal		Bodenpersonal	
Land	Anzahl der Sitze	Land	Anzahl der Sitze
Nordamerika	2	Nordamerika	2
Großbritannien	2	Großbritannien	2
Belgien	1	Frankreich	1
Holland	1	Holland	1
Schweden	1	Schweden	1
Schweiz	1	Schweiz	1

7. Ort und Datum der nächsten Sektionskonferenz

Die Konferenz beschloß, die Festlegung von Zeitpunkt und Ort der nächsten Sektionskonferenz dem Sekretariat zu überlassen.

D. S. T e n n a n t, Berichterstatter.

Entschließung über die Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt:

1. In der Zivilluftfahrt muß jederzeit die höchste Sicherheit gegeben sein.
2. Eine ausreichende Reserve an Spezialkräften muß für nationale Notstände zur Verfügung stehen.
3. Die technische Entwicklung geht rasch vorstatten. Fortlaufend werden neue Flugzeugtypen in der Zivilluftfahrt eingesetzt.

Mit Besorgnis stellt der Kongreß fest, daß die in den verschiedenen Ländern in Kraft befindlichen Bestimmungen über Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen unzureichend sind. Sie machen es teilweise möglich, daß finanzielle Erwägungen über den Sicherheitsfaktor die Oberhand gewinnen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Bestimmungen verschiedener Länder in vieler Hinsicht auf den Empfehlungen der ICAO beruhen. Diese Empfehlungen unterliegen aber manchmal dem unangemessenen Einfluß von Vertretern der Arbeitgeber.

Der Kongreß beschließt daher, die nachstehenden Punkte, die die Ansicht der Zivilluftfahrt-Sektion der ITF darstellen, der ICAO zur Kenntnis zu bringen, damit weitere Empfehlungen der ICAO, besonders in der Frage der Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen, ebenso auf der Erfahrung von Spezialisten aufgebaut werden, wie sie augenblicklich auf wirtschaftlichen Erwägungen der Arbeitgeber beruhen.

Flugzeugführer

Die Anzahl der Flugzeugführer, die zur Führung eines im Luftverkehr eingesetzten Flugzeuges erforderlich ist, muß so sein, daß die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist. Die Anzahl wird bestimmt durch: Typ und Gewicht des Flugzeuges, Betriebsform und Dauer der Flüge zwischen den Flughäfen, auf denen die Besatzungen abgelöst werden. Wenigstens aber sind erforderlich:

- a) zwei befähigte und geprüfte Flugzeugführer auf allen Flügen zugelassener Flugzeuge mit einem Maximalstartgewicht (brutto) von 10 000 Pfund (englisch) oder mehr.
- b) zwei befähigte und geprüfte Flugzeugführer auf allen Flügen nach Geräten im fahrplanmäßigen Luftverkehr.
- c) Auf allen Flügen, für die zwei oder mehr Flugzeugführer erforderlich sind, dürfen diese ausschließlich Flugzeugführerfunktionen ausüben. Spezialisten der Flugzeugbesatzung, die gleichzeitig geprüfte Flugzeugführer sind, dürfen nicht zur Dienstleistung als Flugzeugführer oder zu sonstiger Dienstleistung neben ihrer eigentlichen Beschäftigung während des Fluges herangezogen werden.

Navigatoren

Auf transozeanischen und gewissen anderen Fluglinien, für die die interessierten, anerkannten Personal-Organisationen Radioanlage für unzureichend als Navigationsmittel halten, ist zusätzlich zur übrigen erforderlichen Flugzeugbesatzung ein geprüfter Navigator mitzuführen.

Vorbehaltlich der Beratung mit einschlägigen, anerkannten Personal-Organisationen kann ein Flugzeug ohne einen Navigator Flüge ausführen, wenn mit Hilfe der Radioanlage die Position des

Flugzeuges wenigstens alle 200 nautischen Meilen genau bestimmt werden kann.

Bordmechaniker

Auf allen Flugzeugen, die

- a) vier- oder mehrmotorig sind,
- b) ein Maximalstartgewicht von 80 000 Pfund haben, oder wo
- c) die zuständige Behörde auf Grund des Flugzeugtyps oder der Einsatzart die Mitführung von Mechanikerpersonal für erforderlich hält,

muß ein geprüfter Bordmechaniker mitgeführt werden, der nur in dieser Tätigkeit beschäftigt werden darf. Wird ein Bordmechaniker mitgeführt, so müssen ihm ein abgetrennter Raum, entsprechende Instrumente und Kontrollapparate zur Verfügung stehen.

Funker

Auf allen Flügen muß ein Mitglied der Besatzung, das die entsprechende Prüfung abgelegt hat, als Funker tätig sein und darf daneben nicht anderweitig beschäftigt werden, ausgenommen, wenn die zuständige Regierungsstelle und die entsprechenden anerkannten Personalorganisationen gemeinsam in Einzelfällen festlegen, daß die Mitführung eines Funkers nicht erforderlich ist.

Der Kongreß erklärt seine Besorgnis über die nach den Funkbestimmungen verschiedener Länder zulässige und die Sicherheit herabsetzende Beschäftigung des Flugzeugpersonals in doppelter Eigenschaft. Diese Doppelbeschäftigung sollte grundsätzlich bekämpft werden.

Der Kongreß beauftragt die entsprechenden Landesorganisationen, innerhalb ihrer Länder auf ihre Regierungen und andere zuständigen Behörden einzuwirken, damit die Funkvorschriften genau abgefaßt und der gegenwärtigen Entwicklungsrichtung Einhalt geboten wird.

Entscheidung über die Mitführung des 500-kHz-Gerätes

Der Kongreß der ITF hat die erhältlichen Auskünfte über die Verwendung des 500-kHz-Geräts in Notlagen eingehend geprüft. Er hat davon Kenntnis genommen, daß gewisse Fluggesellschaften dieses Gerät abgeschafft haben und andere im Begriffe sind, dasselbe zu tun.

Der Kongreß erklärt seine Beunruhigung über diese Entwicklung, die nach seiner Auffassung eine weitgehende Beeinträchtigung der Flugsicherheit bedeutet. Er ist überzeugt, daß die Mitführung des 500-kHz-Geräts, das zur Übermittlung und zum Empfang von Meldungen auf 500 kHz stets einsatzbereit ist, auf allen Überseelinien wesentlich ist. Um aus den Funkanlagen den größtmöglichen Vorteil ziehen zu können, muß das Gerät durch einen besonders dazu ausgebildeten Funker bedient werden.

Der Kongreß beschließt, diese Auffassungen der ICAO zur Kenntnis zu bringen, und auf nationalem bzw. internationalem Gebiet Schritte zu unternehmen, um herbeizuführen, daß die einzelstaatlichen Gesetze die Mitführung des 500-kHz-Geräts im Sinne dieser Entscheidung vorschreiben.

ENTSCHLIESSUNGEN

POLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE FRAGEN

Entschließung über den Krieg in Korea

Die fortschreitende Aggression der nordkoreanischen Kommunisten gegen das friedliche Volk Südkoreas gefährdet den Weltfrieden.

Kominform und Weltgewerkschaftsbund (WGB) bedienen sich einer Marionettenregierung, um durch eine Angriffshandlung wieder eine Nation zu unterwerfen als Vorspiel zu weiterer Aggression.

Die Vereinten Nationen haben diese offene Angriffshandlung verurteilt und die nordkoreanische Marionettenregierung zur Einstellung des Feuers und zur Zurückziehung ihrer Streitkräfte hinter den 38. Breitengrad aufgefordert. Sie haben die freien Nationen der Welt um Entsendung von Truppen ersucht, um der Aggression mit Waffengewalt Einhalt zu gebieten und den Frieden wiederherzustellen.

Gemäß den Beschlüssen der Vereinten Nationen, denen 52 Mitgliedsstaaten zugestimmt haben, kämpfen bewaffnete Streitkräfte zu Lande, zu Wasser und in der Luft in vorderster Linie für die Verteidigung von Freiheit und Frieden in der Welt.

In Mißachtung dieser Beschlüsse versuchen die Kommunisten in aller Welt mit Hilfe der Kominform und des WGB mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, die außenpolitischen Ziele und militärischen Pläne der Sowjetunion zu verwirklichen. Gleichzeitig organisiert die Kominform auf militärischer Grundlage eine Fünfte Kolonne in der demokratischen Welt, um die Bemühungen um den Frieden und den Widerstand gegen die Aggression zu hintertreiben.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) klagt das nordkoreanische kommunistische Regime und dessen diktatorische Meister des Angriffs gegen das Volk Südkoreas und gegen die Völker der ganzen Welt an.

Der Kongreß unterstützt den Beschluß der Vereinten Nationen, dem Angriff in Korea Widerstand zu leisten.

Er gelobt Hilfe und Beistand für die unter unzähligen Schwierigkeiten für Freiheit und Demokratie kämpfenden Truppen und fordert die Mitglieder der ITF auf, sich mit allen Kräften einzusetzen, um die Verladung und Beförderung von Waffen zur kämpfenden Front sicherzustellen.

Er verurteilt die Bestrebungen der Kominform und des WGB, die darauf abzielen, die Herstellung und Beförderung des Materials, dessen die Streitkräfte der Vereinten Nationen bedürfen, zu sabotieren. Die ITF verpflichtet sich, diese Machenschaften aufzudecken und zu bekämpfen.

Der Kongreß erklärt die Bereitschaft der ITF, sich an einer kraftvollen Offensive gegen die verlogenen Stockholmer Friedensparolen der Kominform und des WGB zu beteiligen, die unter dem Deckmantel der Propaganda gegen die Atombombe bewaffnete Aggression verschleiern und verteidigen sollen.

Entschließung über die Diktaturen

Die Wahrung der Menschenrechte und die Aufrechterhaltung des Friedens sind die notwendigen Voraussetzungen jedes sozialen Fortschritts und müssen deshalb die höchste Besorgnis aller Werktätigen sein, sowie auch ihrer nationalen und internationalen Gewerkschaftsorganisationen.

Alle Diktaturen und totalitären Regierungen nehmen aus innerer Notwendigkeit heraus Zuflucht zu den schlimmsten Gewalttaten, um den Geist des Volkes zu beherrschen und zu unterjochen.

Diktatur ist mit der Freiheit des Denkens, der Meinungsäußerung, der Bewegung, des gesellschaftlichen Verkehrs und des Handelns unvereinbar.

Die Gewaltakte der Diktatoren gegen vermeintliche oder wirkliche Gegner nehmen alle erdenklichen Formen an: Einschüchterung, kurz- oder langfristige Gefängnisstrafen, Trennung von der Familie, Versklavung in Zwangsarbeitslagern, Hinrichtung nach scheinhafter gerichtlicher Aburteilung, Folterung und langsames Zutodequälen in Folter- und Ausrottungsanstalten.

Die Unterwerfung eines Volkes unter eine Diktatur hat immer die Vernichtung oder vollständige Verfälschung der Gewerkschaften als Diener des sozialen Fortschritts zur Folge und bringt immer eine mehr oder weniger verschleierte Versklavung der Arbeiter mit sich.

Die Erhaltung des Friedens hängt von dem erfolgreichen Wirken von weltumfassenden Organisationen ab, deren Aufgabe die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit ist. Solange die Beziehungen zwischen menschlichen Gemeinschaften nicht durch Gesetze und Institutionen geregelt sind, die auf der Gerechtigkeit fußen, wird die Kriegsgefahr weiterbestehen.

Die Kriegsgefahr ist mit dem Bestehen von Diktaturen verbunden, weil diese den von ihnen regierten Völkern keine Verantwortung ablegen, auf der Ungerechtigkeit begründet sind, keinem Gebot des Rechts gehorchen, sondern sich auf Macht und Gewalt verlassen und alle freien Völker mit Unterjochung bedrohen durch ideologische Durchdringung, innere Staatsumwälzung und bewaffneten Überfall.

Folglich proklamiert der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) die unerschütterliche Feindseligkeit der Transportarbeiter gegenüber allen Diktaturen und gibt sie dem Abscheu aller Arbeiter der Welt preis.

Den demokratischen Regierungen führt der Kongreß die moralische Notwendigkeit vor Augen, ihren Verkehr mit den Diktaturregierungen auf das absolut Unvermeidliche zu beschränken und sich jeder anderen Handlung zu enthalten, die geeignet wäre, die ideologische oder politische Macht der Diktatur über die von ihnen beherrschten Völker zu verstärken. Sie müssen ihren Friedenswillen beweisen durch aufrichtiges und wirksames Streben in allen Teilen der Welt, die ihrer Autorität unterstehen.

Entschließung über die Arbeiter hinter dem „Eisernen Vorhang“

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß die Herrschaft der Sowjets über Zentral- und Osteuropa den Untergang der freien Gewerkschaftsbewegung herbeigeführt hat.

Die Arbeiter dieser Länder wurden erbarmungslos ihrer Grundrechte der Vereinigungsfreiheit, des Rechts zu Kollektivverhandlungen und des Streikrechts beraubt. Die Gewerkschaften wurden in den Staatsapparat einbezogen und sind nun nichts anderes als Zweigstellen der Regierung.

Man hat die Arbeiter in eine totalitäre Wirtschaft eingegliedert, die auf dem System der Zwangsarbeit und der Polizeiaufsicht beruht, und deren Ziel die schließliche Militarisierung der gesamten Bevölkerung ist. Das der Produktionssteigerung dienende Stachanow-System, das den Völkern der Satellitenstaaten von den sowjetischen Machthabern aufgezungen wurde, hat zu einer Ausbeutung der Arbeiter geführt, die unmenschliche Formen angenommen hat. Diese tragische Entwicklung veranlaßt den ITF-Kongreß, getreu seines steten Eintretens für Menschlichkeit und seiner im vergangenen Krieg gegen den Nazismus unter Beweis gestellten Hingabe an die Ideale der Freiheit, seine Stimme im Namen all der Arbeiter und Gewerkschafter hinter dem Eisernen Vorhang zu erheben, die nicht für sich selbst sprechen können.

Der Kongreß gelobt, unaufhörlich vor dem Weltgewissen bloßzulegen, was unter der Sowjetherrschaft geschieht.

Der Kongreß gelobt ferner, den versklavten Brüdern jede ihm mögliche Hilfe angedeihen zu lassen, damit die Flamme der Freiheit weiterleuchte, bis die demokratischen Kräfte stark genug sind, diese Gebiete von der Diktatur zu befreien.

Der Kongreß verpflichtet sich, gemeinsam mit allen anderen demokratischen Kräften zu arbeiten an der Wiederherstellung der Freiheit der Arbeit und der Gewerkschaften in allen den Ländern, deren Arbeiter dieser fundamentalen Rechte beraubt sind.

Entschließung über den Transport von Waffen

Jede menschliche Gemeinschaft hat die Pflicht, sich mit allen Mitteln gegen die Gefahr der Unterjochung durch in- oder ausländische Tyrannen zu verteidigen, welches auch immer das Ideal sei, mit dem sie ihre Eroberungspläne tarnen.

Die internationale Spannung, die seit dem Ende des zweiten Weltkrieges besteht und sich in gefährlicher Weise steigert, hat den Abschluß des Atlantischen Vertrages verursacht. Dieser Vertrag ist von seinen Urhebern als ein Verteidigungsbündnis der Völker Westeuropas und Nordamerikas bezeichnet worden, dessen einziges Ziel die Verhütung oder Abwehr eines möglichen Angriffs ist.

Die von den Staatsmännern der demokratischen Länder erklärten Ziele sind der unmittelbare Ausdruck des Denkens und Wollens der Bevölkerungen.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) gibt daher seinem Vertrauen in die Erklärungen der demokratischen Regierungen Ausdruck und stimmt dem Atlantischen Verträge zu.

Er billigt die von der ITF geführte Aktion zur Sicherung der Beförderung der Waffen, die von den Vereinigten Staaten von Amerika nach Westeuropa gesandt werden.

Er billigt auch die Tätigkeit der Aktionsausschüsse, die von der ITF gebildet wurden, um die kommunistischen Versuche zur Sabotierung der Durchführung des Atlantischen Vertrages zu durchkreuzen.

Der Kongreß macht es den Mitgliedern der ITF zur Pflicht, alle Waffen und Munitionen, die zur Abwehr eines Angriffs auf die freien Völker bestimmt sind, weiterhin zu befördern.

Entschießung über die evakuierten griechischen Kinder

In der Erwägung, daß die Aufständischen im griechischen Bürgerkrieg 28 000 Kinder nach den Nachbarländern evakuiert haben, deren Regierungen ihren Zielen gegenüber freundschaftlich eingestellt waren;

in Erwägung, daß der Bürgerkrieg in Griechenland längst zu Ende ist;

in der Erwägung, daß daher nichts mehr die Fernhaltung dieser Kinder von ihren Familien rechtfertigt — falls die Maßnahme überhaupt und gänzlich gerechtfertigt war — und daß die Verlängerung dieses Exils zu einem Akt der Grausamkeit wird;

drückt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den ihrer Kinder beraubten Familien seine Sympathie aus;

appelliert an die menschlichen Gefühle der Regierungen in den Nachbarländern Griechenlands und beschwört sie, die griechischen Kinder in ihre Heimat zurückzusenden;

fordert die griechische Regierung auf, öffentlich den betroffenen Familien und der Weltöffentlichkeit die Versicherung abzugeben, daß die Eltern in voller Freiheit und im vollen Genusse aller den Eltern in den demokratischen Ländern zuerkannten Rechte ihre heimgeschafften Kinder werden in Empfang nehmen und behalten dürfen;

läßt die Regierungen, die mit den Regierungen der Nachbarländer Griechenlands diplomatische Beziehungen unterhalten, ein, ihren Einfluß geltend zu machen, um diesen von den elementarsten humanitären Überlegungen diktierten Schritt zu veranlassen und

fordert die Organisation der Vereinten Nationen auf, jede Anstrengung zu unternehmen, um die betreffenden Regierungen zu überzeugen, daß den Rechten der Kinder und ihrer Eltern der Vorrang vor allen anderen Überlegungen eingeräumt werden muß, und ihre Dienste zur Verfügung zu stellen, um die Heimschaffung der Kinder zu organisieren.

Entschießung über Europäisches Hilfsprogramm und Europaorganisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation dankt dem Volke und insbesondere den Arbeitern der Vereinigten Staaten für die Hilfe zum wirtschaftlichen Wiederaufbau.

Er würdigt die Anstrengungen der europäischen Regierungen, die europäische Selbsthilfe zu organisieren, erklärt aber auch, daß im Hin-

blick auf das Aufhören der amerikanischen Hilfe im Jahre 1952 weitere Maßnahmen dringend notwendig sind, wenn bis dahin Unabhängigkeit von dieser Hilfe erzielt werden soll.

Der Kongreß unterstreicht, daß es zu diesem Zwecke notwendig ist, das Gleichgewicht im Handel mit der übrigen Welt herzustellen und Europa zu befähigen, der ideologischen Durchdringung und einem möglichen Angriff der UdSSR zu widerstehen.

Der Kongreß bedauert, daß bisher noch kein gemeinsamer Plan besteht, der auf diese Ziele und gleichzeitig auf die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit gerichtet ist.

Der Kongreß fordert für die Gewerkschaften das Recht der direkten Vertretung in der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC), um diese Ziele fördern zu können.

Er ruft die Mitglieder der ITF auf, unermüdlich zu wirken, um die öffentliche Meinung, die Parlamente und Regierungen von der Notwendigkeit zu überzeugen, die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Völkern Westeuropas zu erweitern und zu vertiefen, um sie zu befähigen, sich als freie und demokratische Gemeinwesen zu behaupten.

Der Kongreß appelliert an die der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit angeschlossenen Regierungen Westeuropas, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um alle Differenzursachen zu beseitigen, gleich, ob diese mit privaten Belangen oder Begriffen der nationalen Souveränität zusammenhängen, so daß Einigung über eine auf diese Ziele gerichtete Politik erreicht werden kann.

Entschließung über die japanische Wirtschaft

Japan besitzt nahezu 1100 Einwohner pro km² seiner Ackerfläche, was wahrscheinlich die größte Bevölkerungsdichte der Welt im Verhältnis zur Ackerfläche ist.

Die landwirtschaftliche Produktion und die Erträge der Seefischerei Japans können daher nicht ausreichen, um allen Einwohnern eine einigermaßen erträgliche Lebenshaltung zu gewährleisten.

Die Beteiligung Japans am internationalen Handel ist notwendig. Japan muß die Möglichkeit haben, im Austausch gegen Industrieprodukte landwirtschaftliche Erzeugnisse einzuführen.

Andererseits kann der Ausbau der Rohstoffherzeugung, der Industrieproduktion, des Außenhandels und der Schifffahrt nicht von den Erwägungen der internationalen Sicherheit und der gegenwärtigen Besetzung Japans durch die alliierten Behörden getrennt betrachtet werden.

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) versichert die Transportarbeiter Japans der Sympathie der Transportarbeiter der demokratischen Welt.

Der Kongreß empfiehlt den Sektionen der Seeleute und Hochseefischer, die Schifffahrts- und Fischereiprobleme Japans zu untersuchen, um den Tatsachenbestand zu ermitteln und ein wirtschaftspolitisches Programm zu entwerfen, das den Besatzungsbehörden Japans unterbreitet werden kann.

GEWERKSCHAFTSORGANISATORISCHE FRAGEN

Entschießung über die Beziehungen zum IBFG

Da die der ITF angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Ländern mit den freien Gewerkschaften der Arbeiter anderer Wirtschaftszweige zur Verwirklichung gemeinsamer Ziele zusammenarbeiten;

da die Mitgliedsverbände der ITF diese Zusammenarbeit auf das internationale Gebiet auszudehnen wünschen;

da die Landeszentralen der freien Gewerkschaften in beinahe allen demokratischen Ländern im IBFG zusammengeschlossen sind, der dieselben Methoden anwendet und auf seinem eigenen Gebiete dieselben Ziele verfolgt wie die ITF;

da es wünschenswert ist, daß die ITF zur Förderung ihrer eigenen Interessen wie auch derjenigen der freien Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen mit dem IBFG Hand in Hand arbeitet;

da der IBFG mit den IBS Abmachungen zu treffen wünscht, die wirksame Zusammenarbeit und gegenseitige Vertretung auf beratender Grundlage gewährleistet, sowie Abmachungen über gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Organisation;

erklärt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, daß die ITF das Bestreben des IBFG teilt, und daß, sofern ein weiterer Kongreß nicht anders beschließt, die Grundlage der Beziehungen zwischen der ITF und dem IBFG die des Zusammenschlusses und der Zusammenarbeit auf dem Fuße der Gleichberechtigung und der gegenseitigen Achtung der Selbständigkeit sein muß, wie auch die der gegenseitigen Hilfeleistung bei der Wahrnehmung und Förderung gemeinsamer Interessen.

Der Kongreß begrüßt daher die Initiative des IBFG zur Schaffung von Einrichtungen zur Zusammenarbeit mit den IBS und gibt seiner Befriedigung über das rasche und im Geiste der Freundschaft und des Aufbaues stehende Handeln des IBFG zum Ausdruck.

Er billigt die Beibehaltung des Koordinationsausschusses der ISB zum Zwecke ihrer gemeinsamen Vertretung in den leitenden Organen des IBFG;

billigt die Haltung der Vertreter der ITF in den Besprechungen unter den IBS und in den Verhandlungen mit dem IBFG;

drückt die Hoffnung aus, daß die Einrichtungen zur gegenseitigen Beratung, die gebildet worden sind, reibungslose und tatkräftige Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS als Gruppe, und, soweit nötig, zwischen dem IBFG und der ITF gewährleisten werden und

versichert den IBFG der vollen Unterstützung der freien Transportarbeitergewerkschaften bei der Verteidigung der freien Gewerkschaftsbewegung, in seinen Anstrengungen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen derjenigen Arbeiter, denen ein gerechter Anteil an den Segnungen des technischen und sozialen Fortschritts immer noch vorenthalten ist, wie auch in seiner Aktion zum Umsturz aller der Freiheit und der sozialen Gerechtigkeit feindlichen Regime.

Entschließung

über die freie Gewerkschaftsbewegung in Frankreich und Italien

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation begrüßt das Entstehen der freien Transportarbeiter-Gewerkschaften in Frankreich und Italien, die die Tradition der freien, von allen äußeren Einflüssen unabhängigen Gewerkschaftsbewegung fortsetzen.

Der Kongreß gibt seiner Befriedigung über die diesen Gewerkschaften von der ITF geleistete materielle und moralische Unterstützung Ausdruck.

Der Kongreß stellt fest, daß dank des Bestehens und der Aktivität dieser Gewerkschaften die totalitären Kräfte nicht länger den organisierten Arbeitern ihre Weltanschauung aufzwingen und sie den Interessen der Diktatoren und der Kominform unterwerfen können.

Der Kongreß beglückwünscht die neuen freien Gewerkschaften Frankreichs und Italiens dazu, daß sie die Initiative im Kampf um die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder ergriffen haben.

Der Kongreß fordert alle Transportarbeiter in Frankreich und Italien auf, sich den neuen freien Organisationen anzuschließen und damit den Kampf für ihre eigenen Interessen und die der Transportarbeiter aller Länder aufzunehmen.

Entschließung

zur Begründung des Ausschlusses des Kanadischen Seeleuteverbandes

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat den Beschluß des Exekutivkomitees der ITF, mit den streikenden kanadischen Seeleuten nicht Solidarität zu üben und den Kanadischen Seeleuteverband in seinen Rechten als Mitglied einzustellen, geprüft und dabei folgende Tatsachen erwogen:

Von April bis Juni 1949 führte die Canadian Seamen's Union (Kanadischer Seeleuteverband) einen Streik durch, obwohl keine Notwendigkeit vorlag, diese letzte Waffe zur Verteidigung der Interessen der Mitglieder zu ergreifen. Um die Mitglieder zum Streiken zu veranlassen, bedienten sich die kommunistischen Führer dieser Organisation der Lüge. Überdies gaben sie Streikanweisungen heraus, die mit jeder Kampftradition der Seeleutegewerkschaften und auch mit den kanadischen Gesetzen in Widerspruch stehen und setzten damit die Mitglieder der gerichtlichen Verfolgung und strengen Strafen aus.

Die Führer des Kanadischen Seeleuteverbandes ersuchten die ITF um Hilfe, verbargen jedoch systematisch die Wahrheit über den angeblichen Streit. Sie weigerten sich, die Auskünfte zu geben, zu deren Erteilung sie auf Grund der Satzungen der ITF verpflichtet waren. Anstatt die ITF und mit deren Hilfe die Organisationen, deren Beistand gewünscht wurde, aufzuklären, verlegten sich die kommunistischen Führer des Kanadischen Seeleuteverbandes mit der aktiven Unterstützung von

Agenten der kommunistischen Parteien auf eine Lügenkampagne unter den Arbeitern in verschiedenen Häfen der Welt und beuteten die Solidaritätsgefühle dieser Arbeiter in schamloser Weise aus. Damit fügten sie den irreführten Hafentarbeitern und der Wirtschaft der betroffenen Länder großen Schaden zu.

Andererseits haben sich die Führer des Kanadischen Seeleuterverbandes insgeheim mit dem sogenannten Weltgewerkschaftsbund verständigt. Dieses Instrument der Kominform unterstützte ihre Kampagne gegen die ITF und deren Mitgliedsverbände. Die Führer des Kanadischen Seeleuterverbandes führten ihre Kampagne auf eine Weise, die große finanzielle Mittel erforderte, überließen jedoch ihre streikenden Mitglieder in ausländischen Häfen der Wohltätigkeit der sympathisierenden Arbeiter.

Der Streik wurde, im Gegensatz zu allen Regeln der gewerkschaftlichen Strategie, mit Methoden geführt, die darauf abzielten, in allen Weltteilen sinnlos und böswillig die größtmögliche Zahl von Arbeitern in den Konflikt hineinzuziehen.

Da alle Anzeichen darauf hinweisen, daß der Streik des Kanadischen Seeleuterverbandes von einer äußeren Macht beschlossen wurde, der die Führer der C. S. U. Lakaiendienste leisten,

billigt der Kongreß den Beschluß des geschäftsführenden Ausschusses, Exekutivkomitees und Generalrates, zum ersten Male in der Geschichte der ITF einem in einen Konflikt verwickelten Mitgliedsverband den Beistand zu verweigern.

Der Kongreß beschließt, den Kanadischen Seeleuterverband aus der ITF auszuschließen, weil er die Interessen seiner eigenen Mitglieder und diejenigen anderer angeschlossener Verbände verraten hat.

Er stellt mit Befriedigung fest, daß die große Mehrzahl der Mitglieder des Kanadischen Seeleuterverbandes dieser Organisation, die ihres Vertrauens so unwürdig ist, den Rücken gekehrt haben und einer freien Gewerkschaft beigetreten sind.

Er fordert die Transportarbeiter in aller Welt auf, aus diesem Beispiel der schamlosen Ausbeutung edler Gefühle der Arbeitersolidarität für unbekennbare politische Ziele eine Lehre zu ziehen.

Entscheidung zur Begründung des Ausschlusses der Neuseeländischen Hafentarbeitergewerkschaft

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat in einer Aussprache über die Suspendierung der Neuseeländischen Hafentarbeitergewerkschaft durch das Exekutivkomitee folgende Tatsachen erhoben:

Im Dezember 1949 trat die Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft der Seeleute- und Hafentarbeiterabteilung jener Zweigstelle der Kominform bei, die unter dem Namen des WGB auftritt und deren feindselige Einstellung gegenüber der ITF wohlbekannt ist. Die Neuseeländische Hafentarbeitergewerkschaft verletzte damit bewußt einen Beschluß der zuständigen Organe der ITF, die bestimmt haben, daß der Beitritt zum sogenannten WGB mit der Mitgliedschaft bei der ITF unvereinbar ist.

Indem die Neuseeländische Hafenarbeitergewerkschaft im Frühjahr und Sommer 1949 mit dem Kanadischen Seeleuteverband gemeinsame Sache machte, verletzte sie einen Beschluß des Generalrates der ITF vom Mai 1949.

Da die Neuseeländische Hafenarbeitergewerkschaft durch ihren Beitritt zu einer kommunistischen Organisation aufgehört hat, eine freie Gewerkschaft zu sein, beschließt der Kongreß, sie aus der ITF auszuschließen.

Der Kongreß fordert alle angeschlossenen Organisationen, die mit der Neuseeländischen Hafenarbeitergewerkschaft Beziehungen unterhalten, auf, diese abzubauen.

Er fordert die nichtkommunistischen Mitglieder der Neuseeländischen Hafenarbeitergewerkschaft auf, sich zusammenzutun und die sowjetischen Agenten aus ihrer Gewerkschaft zu entfernen, um diese erneut zu einem Instrument zur Verteidigung ihrer Interessen zu machen und ihre Wiedereingliederung in die große Bruderschaft der unter dem Banner der ITF zusammengeschlossenen Arbeiter herbeizuführen.

Entschließung zur Begründung des Ausschlusses des Finnischen Transportarbeiterverbandes

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat bei der Beratung über die Suspendierung des Finnischen Transportarbeiterverbandes folgende Tatsachen erwogen:

Entgegen der ausdrücklichen Empfehlung des Exekutivkomitees war der Finnische Transportarbeiterverband im Juli 1949 auf der Gründungskonferenz der Seeleute- und Hafenarbeiterabteilung des sogenannten Weltgewerkschaftsbundes vertreten. Damals war die Gewerkschaft dem Finnischen Gewerkschaftsbund angeschlossen, der zu jener Zeit dem WGB angehörte.

Im August 1949 führte der Finnische Transportarbeiterverband in Verletzung eines Beschlusses des Finnischen Gewerkschaftsbundes einen Streik durch, an welchem ausschließlich von den Kommunisten beherrschte Gewerkschaften teilnahmen. Aus diesem Grunde wurde der Verband aus dem Finnischen Gewerkschaftsbund ausgeschlossen und hörte damit auf, dem WGB indirekt anzugehören.

Alsdann bildete der Transportarbeiterverband gemeinsam mit der Gewerkschaft der Waldarbeiter — die ebenfalls aus dem Finnischen Gewerkschaftsbund ausgeschlossen worden war — einen Einheitsausschuß, und „der WGB wurde ersucht, auf dieser Grundlage die Mitgliedschaft wiederherzustellen“.

Ansichts der Tatsache, daß das Gesuch um Wiederherstellung der Mitgliedschaft, das vom Finnischen Transportarbeiterverband an den WGB gerichtet worden ist, notwendigerweise zur Anknüpfung von direkten Beziehungen zwischen jener Gewerkschaft und der kommunistischen, der ITF feindlichen Organisation führen muß, zieht der Kongreß den Schluß, daß der Finnische Transportarbeiterverband aufgehört hat, eine freie Gewerkschaft zu sein.

Er beschließt, den Finnischen Transportarbeiterverband aus der ITF auszuschließen und

fordert die Arbeiter, die dem Finnischen Transportarbeiterverband immer noch angehören, auf, sich der freien Gewerkschaftsbewegung und auf den ihnen offenstehenden Wegen der ITF wieder anzuschließen.

Entschließung über den Boykott argentinischer Schiffe

(Vom ITF-Kongreß 1950 in Stuttgart bestätigt)

Nach einer Aussprache über die Durchführung der Solidaritätsaktion zur Unterstützung der argentinischen Seeleute und Hafentarbeiter, die seit dem 18. Mai 1950 zur Verteidigung ihres Rechtes der Zugehörigkeit zu einer demokratischen Gewerkschaftsorganisation ihrer eigenen Wahl in Streik stehen; und da mehrere Schiffe mit Streikbrechern bemannt wurden und aus argentinischen Häfen auslaufen konnten;

beschließen die auf der Tagung der Hafentarbeitersektion der ITF in London am 14. Juli 1950 anwesenden Vertreter der Hafentarbeitergewerkschaften, alles ins Werk zu setzen, um das Laden und Löschen dieser Schiffe in ausländischen Häfen zu verhindern, bis die argentinische Regierung das Recht der freien Vereinigung achtet und das Kartell der argentinischen Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaften (CGGMA) wiederum anerkennt.

BINNENVERKEHR

Entschließung über die 40-Stunden-Woche

In der Erwägung, daß das im Jahre 1919 in Washington über den Achtstundentag angenommene Übereinkommen sich auf die Sozialpolitik der demokratischen Welt vorteilhaft ausgewirkt und zur Verallgemeinerung des Achtstundentages für die große Mehrzahl der Eisenbahner der Welt beigetragen hat;

in der Erwägung, daß dieses Übereinkommen seine volle Wirkung für die Eisenbahner Griechenlands, Indiens und anderer, in ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zurückgebliebener Länder noch nicht erzielt hat;

in der Erwägung, daß dieses Übereinkommen dazu beigetragen hat, die Arbeitsbedingungen zahlreicher Straßentransportarbeiter zu verbessern;

in der Erwägung, daß die Anwendung des Übereinkommens von 1939 über die Arbeitszeit im Straßenverkehr geeignet ist, für zahlreiche Arbeiter, deren Arbeitsbedingungen noch viel zu wünschen übrig lassen, einen merklichen Fortschritt zu erzielen;

in der Erwägung, daß die 40-Stunden-Woche nun in den Vereinigten Staaten, Australien und Neuseeland für die übergroße Mehrzahl der Eisenbahner und für einen beträchtlichen Teil der Straßentransportarbeiter die Norm ist;

in der Erwägung, daß die 44-Stunden-Woche in Großbritannien nun in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich der Eisenbahnen und des Straßenverkehrs, die Norm ist;

in der Erwägung, daß der Zweck des technischen Fortschrittes darin liegen muß, die Mühsal der Menschen und insbesondere die Dauer der Arbeitszeit zu vermindern;

in der Erwägung, daß einerseits die wirtschaftlichen Folgen des Krieges und andererseits die Notwendigkeit für die demokratischen Länder, einen großen Teil ihres Volkseinkommens zur Verteidigung gegen einen allfälligen Angriff aufzuwenden, in einem großen Teile der Welt die Wirkungen der durch den technischen Fortschritt ermöglichten größeren Arbeitsleistung erheblich vermindern und die Verallgemeinerung der 40-Stunden-Woche hemmen;

in der Erwägung, daß diese Hindernisse vorübergehender Natur sind;

beglückwünscht der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Eisenbahner und Straßentransportarbeiter, die die 40- oder 44-Stunden-Woche verwirklicht oder auf andere Weise Bedingungen erzielt haben, die besser sind als die von dem Übereinkommen über den Achtstundentag festgelegten;

fordert alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften auf, unermüdet die Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben, um so rasch wie dies die wirtschaftlichen oder politischen Verhältnisse in ihrem Lande gestatten, die Arbeitszeitgrenze von 40 Stunden in der Woche zu erreichen;

fordert alle Gewerkschaften der Straßentransportarbeiter auf, sich des Übereinkommens von 1939 zu bedienen, um die Arbeitsbedingungen derjenigen ihrer Mitglieder zu verbessern, die noch nicht im Genuße des durch dieses Übereinkommen festgelegten Mindestschutzes stehen;

ersucht die Internationale Arbeitsorganisation, eine Untersuchung durchzuführen, um festzustellen, in welchen Ländern und aus welchen Gründen die Arbeiter im Eisenbahn- und Straßenverkehr der Vorzüge, die ihnen das Washingtoner Übereinkommen verschaffen sollte, noch beraubt sind und

setzt der Gewerkschaftsbewegung der demokratischen Welt und der Internationalen Arbeitsorganisation die Aufgabe, zugunsten der neuen Generation einen erneuten Vorstoß in der Richtung des sozialen Fortschrittes zu unternehmen, insbesondere durch die Verwirklichung der 40-Stunden-Woche.

Entschließung über die Arbeitszeit auf den griechischen Eisenbahnen

In der Erwägung, daß auf den griechischen Eisenbahnen die tägliche Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung 9 Stunden, im Fahrdienst durchschnittlich 9 und für die Stationsarbeiter 10 Stunden beträgt;

in der Erwägung, daß das Washingtoner Übereinkommen über den Achtstundentag für alle Eisenbahner gilt, mit der einzigen Ausnahme der Personen, die einen Aufsichts-, Verwaltungs- oder Vertrauensposten innehaben;

in der Erwägung, daß die Regierung Griechenlands das erwähnte Übereinkommen im Jahre 1920 ratifiziert hat und, da sie es nie gekündigt hat, rechtlich und moralisch verpflichtet ist, es einzuhalten;

in der Erwägung, daß das Datum des Inkrafttretens des erwähnten Übereinkommens für die griechischen Eisenbahnen auf den 1. Juli 1924 festgesetzt war;

stellt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fest, daß die griechische Regierung, indem sie die Verletzung des Übereinkommens duldet und den Einsprüchen des griechischen Eisenbahnverbandes kein Gehör schenkt, sich des Übereinkommensbruches schuldig macht; und

beauftragt das Sekretariat und das Exekutivkomitee der ITF, die Vorstellungen des griechischen Eisenbahnverbandes bei der griechischen Regierung zu unterstützen und im Falle des Mißerfolges die nötigen Schritte zu unternehmen, um die Einleitung des in den Artikeln 24 bis 34 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorgesehenen Verfahrens zu veranlassen, um, falls nötig, die griechische Regierung vor den Internationalen Gerichtshof zu zitieren.

Entschließung über die Deutsche Bundesbahn

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) ist der Auffassung, daß der Wiederaufbau Europas nur durch einen umfassenden Einsatz von Arbeitskräften gesichert werden kann und wendet sich deshalb entschieden gegen jede Maßnahme, die darauf hinausläuft, eine Erhöhung der Arbeitslosigkeit zu bewirken.

Der Kongreß begrüßt die Initiative der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands für den Wiederaufbau der Deutschen Bundesbahn und schließt sich der Auffassung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands an.

Der Kongreß nimmt ferner zur Kenntnis, daß die Besatzungsmacht gegenwärtig einen Bericht über die Deutsche Bundesbahn prüft, in welchem die Entlassung von 80 000 Eisenbahnern empfohlen wird.

Eine derartige Maßnahme hätte katastrophale politische Auswirkungen und wäre der Sache der Demokratie in Deutschland abträglich. Der Kongreß verlangt daher die sofortige Aufnahme von Verhandlungen zwischen den Stellen der Besatzungsmacht, die mit der Reorganisation der Deutschen Bundesbahn beauftragt sind, und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands zum Zwecke des Abschlusses einer gerechten und gütlichen Vereinbarung.

Entschließung über die Berliner Eisenbahner

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) nimmt mit Enttäuschung davon Kenntnis, daß trotz getroffener schriftlicher Vereinbarungen und Zusicherungen seitens der Sowjetischen Militär-Administration der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands und der Eisenbahndirektion Berlin, wonach gegen am Berliner Eisenbahnerstreik 1949 beteiligte Eisenbahner keine Repressalien ergriffen werden sollten, bis jetzt über 4 000 Westberliner Eisenbahner zur Entlassung gekommen sind und weitere Entlassungen angedroht werden.

Der Kongreß fordert, daß die vom Vorstand der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands eingeleiteten Verhandlungen mit dem Magistrat Berlin, der Bundesregierung in Bonn und den Hohen Kommissaren baldigst zur Erfüllung der berechtigten Forderungen der Westberliner Eisenbahner geführt werden.

SCHIFFFAHRT

Entschließung über die asiatischen Seeleute

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat Kenntnis genommen von den Ausführungen über die gegenwärtigen Schwierigkeiten der Seeleute Asiens und insbesondere Indiens und Pakistans infolge des völligen Versagens des in Kalkutta gebildeten paritätischen Seefahrtsausschusses nach der Aufteilung Indiens in zwei selbständige Staaten.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der ITF:

1. Einen Appell an die asiatischen Seeleute und ihre Gewerkschaften zu richten, um ihnen die dringende Notwendigkeit einer besseren gewerkschaftlichen Organisation vor Augen zu führen. Die Gewerkschaften, die der ITF noch nicht angeschlossen sind, sind zum sofortigen Beitritt aufzufordern.
2. Insbesondere auf die Erwünschtheit der Bildung einer gemeinsamen Organisation der Seeleute Indiens und Pakistans zur Wahrnehmung und Beschützung der Interessen der Seeleute beider Länder hinzuweisen. Das Sekretariat wird aufgefordert, die bei der Bildung dieser gemeinsamen Organisation erforderliche Hilfe zu gewähren.
3. Der Plan einer Sozialversicherung für alle asiatischen Seeleute auszuarbeiten und auf seine rasche Durchführung hinzuwirken.
4. Den Regierungen Indiens und Pakistans und den betreffenden Reedern die Erwünschtheit der Errichtung eines Seefahrtsausschusses für Indien und Pakistan naheulegen, zur Regelung der Arbeitsverhältnisse und -bedingungen der Seeleute Indiens und Pakistans unter Berücksichtigung der Probleme, die durch die Teilung Indiens entstanden sind. Allen Beteiligten wird die aktive Unterstützung und Hilfe der ITF angeboten.

Entschließung über eine regionale Seefahrtskonferenz

In Anbetracht der Unterschiede zwischen den Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute der am Seenahverkehr und an der Küstenschiffahrt West- und Nordwesteuropas beteiligten Länder — Frankreich, Großbritannien, Irland, Belgien, Holland, Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland — und der schädigenden Wirkung dieser Unterschiede auf die Normen der Heuern und Arbeitsbedingungen der beteiligten Seeleute;

wie auch in Anbetracht des sich fühlbar machenden scharfen Wettbewerbs und der Drohung, die er für die Existenz dieser Schifffahrt darstellt;

drängt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) auf Festlegung regionaler Normen für Heuern und Arbeitsbedingungen der beteiligten Seeleute.

Die Konferenz fordert das Internationale Arbeitsamt auf, die Sache einer baldigen Tagung des paritätischen Seefahrtsausschusses zu unterbreiten zum Zwecke der Einberufung einer Seefahrtskonferenz für West- und Nordwesteuropa; und

ersucht das Internationale Arbeitsamt, zur Vorbereitung dieser Konferenz eine Übersicht über Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute und alle anderen Fragen des Seenahverkehrs und der internationalen Küstenschiffahrt im erwähnten Raum anzufertigen.

Entschließung über regionale Mindestheuern und -arbeitsbedingungen

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) stellt fest:

Auf dem Gebiete der Schifffahrt besteht zwischen den beteiligten Ländern ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit. Niedrige Heuern und schlechte Arbeitsbedingungen in einem Lande stellen für die Seeleute in anderen Ländern eine Drohung dar.

Die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute der am Seenaverkehr und an der Küstenschifffahrt in der Nord- und Ostsee beteiligten Länder weisen starke Unterschiede auf.

Der Kongreß erklärt, daß die bestehenden Unterschiede möglichst weitgehend ausgeschaltet werden müssen.

Er empfiehlt den beteiligten Seeleutegewerkschaften die Heuern und Arbeitsbedingungen auf britischen Schiffen als guten Durchschnitt für diesen Schifffahrtsraum. Er fordert die Gewerkschaften auf, in ihren Ländern die Löhne und Arbeitsbedingungen auf dieses Mindestmaß zu erhöhen, unbeschadet besserer bestehender Normen.

Entschließung über die Festlegung regionaler Frachtsätze

In Anbetracht des scharfen Wettbewerbs im Seenaverkehr und in der internationalen Küstenschifffahrt des Nord- und Ostseeraumes und des drohenden Abfallens der Frachtsätze auf ein mit wirtschaftlichem Betrieb unvereinbares Niveau,

wie auch in Anbetracht der dieser Lage innewohnenden Gefahr für das Bestehen gesunder Verhältnisse im Seenaverkehr und in der internationalen Küstenschifffahrt und für die Erhaltung eines angemessenen Lebenshaltungsstandes der beteiligten Seeleute,

lenkt der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung des Seenaverkehrs und der internationalen Küstenschifffahrt für die Wirtschaft der einzelnen Länder.

Der Kongreß gibt der Auffassung Ausdruck, daß angemessene Mindestfrachtsätze für die Schifffahrt im erwähnten Raum festzulegen sind.

Der Kongreß hofft, daß die Internationale Schifffahrtskammer und die ihr angehörenden Reeder sich eine solche Politik zu eigen machen werden, und

erklärt die Bereitschaft der organisierten Seeleute zur Mitarbeit, um die Wirksamkeit aller darauf gerichteten Maßnahmen zu sichern.

HOCHSEEFISCHEREI

Entschließung über die Vertretung der Arbeitnehmer in internationalen Konferenzen und Untersuchungen der Hochseefischerei

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) stellt mit großer Besorgnis fest, daß von Regierungen internationale Konferenzen über Fischereiverträge abgehalten und Untersuchungen über wichtige Probleme des Fischfangs durchgeführt werden ohne angemessene Beteiligung von Vertretern der Seefischer.

Der Kongreß vertritt die Ansicht, daß das Interesse der Fischer an diesen Diskussionen ebenso groß ist, wie das aller anderen Beteiligten.

Er erhebt Protest gegen das Widerstreben der Regierungen, Vertreter der Fischer zu internationalen Besprechungen über Fischereifragen zuzulassen.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat, bei den zuständigen Stellen um Abhilfe zu ersuchen.

EntschlieÙung über ein internationales Sozialprogramm für Hochseefischer

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) stellt fest, daß bis heute von der Internationalen Arbeitsorganisation in der Behandlung von sozialen Fragen der Hochseefischerei kaum ein Fortschritt erzielt wurde, und daß insbesondere die Einsetzung eines Sachverständigen-Ausschusses für Fischereifragen bei einigen Regierungen auf Widerstand gestoßen ist.

Der Kongreß bedauert die Verzögerung bei der Verwirklichung eines internationalen Sozialprogramms für Seefischer durch die IAO.

Der Kongreß beauftragt das Sekretariat der ITF, die zur Beschleunigung der Angelegenheit erforderlichen Schritte zu unternehmen.

LUFFFAHRT

EntschlieÙung über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) erklärt:

1. In der Zivillufffahrt muß jederzeit die höchste Sicherheit gegeben sein.
2. Eine ausreichende Reserve an Spezialkräften muß für nationale Notstände zur Verfügung stehen.
3. Die technische Entwicklung geht rasch vonstatten. Fortlaufend werden neue Flugzeugtypen in der Zivillufffahrt eingesetzt.

Mit Besorgnis stellt der Kongreß fest, daß die in den verschiedenen Ländern in Kraft befindlichen Bestimmungen über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen unzureichend sind. Sie machen es teilweise möglich, daß finanzielle Erwägungen über den Sicherheitsfaktor die Oberhand gewinnen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Bestimmungen verschiedener Länder in vieler Hinsicht auf den Empfehlungen der ICAO beruhen. Diese Empfehlungen unterliegen aber manchmal dem unangemessenen Einfluß von Vertretern der Arbeitgeber.

Der Kongreß beschließt daher, die nachstehenden Punkte, die die Ansicht der Zivillufffahrt-Sektion der ITF darstellen, der ICAO (Organisation für internationale Zivillufffahrt) zur Kenntnis zu bringen, damit weitere Empfehlungen der ICAO, besonders in der Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen, ebenso auf der Erfahrung von Spezialisten aufgebaut werden, wie sie augenblicklich auf wirtschaftlichen Erwägungen der Arbeitgeber beruhen.

Flugzeugführer

Die Anzahl der Flugzeugführer, die zur Führung eines im Luftverkehr eingesetzten Flugzeuges erforderlich ist, muß so sein, daß die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist. Die Anzahl wird bestimmt durch: Typ und Gewicht des Flugzeuges, Betriebsform und Dauer der Flüge zwischen den Flughäfen, auf denen die Besatzungen abgelöst werden. Wenigstens aber sind erforderlich:

- a) Zwei befähigte und geprüfte Flugzeugführer auf allen Flügen zugelassener Flugzeuge mit einem Maximalstartgewicht (brutto) von 10 000 Pfund (englisch) oder mehr.
- b) Zwei befähigte geprüfte Flugzeugführer auf allen Flügen nach Geräten im fahrplanmäßigen Luftverkehr.
- c) Auf allen Flügen, für die zwei oder mehr Flugzeugführer erforderlich sind, dürfen diese ausschließlich Flugzeugführerfunktionen ausüben. Spezialisten der Flugzeugbesatzung, die gleichzeitig geprüfte Flugzeugführer sind, dürfen nicht zur Dienstleistung als Flugzeugführer oder zu sonstiger Dienstleistung neben ihrer eigentlichen Beschäftigung während des Fluges herangezogen werden.

Navigatoren

Auf transozeanischen und gewissen anderen Fluglinien, für die die interessierten anerkannten Personal-Organisationen Radioanlage für unzureichend als Navigationsmittel halten, ist zusätzlich zur übrigen erforderlichen Flugzeugbesatzung ein geprüfter Navigator mitzuführen.

Vorbehaltlich der Beratung mit einschlägigen anerkannten Personalorganisationen kann ein Flugzeug ohne einen Navigator Flüge ausführen, wenn mit Hilfe der Radioanlage die Position des Flugzeuges wenigstens alle 200 nautische Meilen genau bestimmt werden kann.

Bordmechaniker

Auf allen Flugzeugen, die

- a) vier- oder mehrmotorig sind;
- b) ein Maximalstartgewicht von 80 000 Pfund haben, oder für die
- c) die zuständige Behörde auf Grund des Flugzeugtyps oder der Einsatzart die Mitführung von Mechanikerpersonal für erforderlich hält,

muß ein geprüfter Bordmechaniker mitgeführt werden, der nur in dieser Tätigkeit beschäftigt werden darf. Wird ein Bordmechaniker mitgeführt, so müssen ihm ein abgetrennter Raum, entsprechende Instrumente und Kontrollapparate zur Verfügung stehen.

Funker

Auf allen Flügen muß ein Mitglied der Besatzung, das die entsprechende Prüfung abgelegt hat, als Funker tätig sein und darf daneben nicht anderweitig beschäftigt werden, ausgenommen, wenn die zuständige Regierungsstelle und die entsprechenden anerkannten Personalorganisationen gemeinsam in Einzelfällen festlegen, daß die Mitführung eines Funkers nicht erforderlich ist.

Der Kongreß erklärt seine Besorgnis über die nach den Funkbestimmungen verschiedener Länder zulässige und die Sicherheit herabsetzende Beschäftigung des Flugzeugpersonals in doppelter Eigenschaft. Diese Doppelbeschäftigung sollte grundsätzlich bekämpft werden.

Der Kongreß beauftragt die entsprechenden Landesorganisationen, in ihren Ländern auf ihre Regierungen und andere zuständigen Behörden einzuwirken, damit die Funkvorschriften genau abgefaßt und der gegenwärtigen Entwicklungsrichtung Einhalt geboten wird.

EntschlieÙung über die Mitführung des 500-kHz-Gerätes

Der vom 21. bis 29. Juli 1950 in Stuttgart tagende 21. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat die erhältlichen Auskünfte über die Verwendung des 500-kHz-Gerätes in Notlagen eingehend geprüft. Er hat davon Kenntnis genommen, daß gewisse Fluggesellschaften dieses Gerät abgeschafft haben und andere im Begriffe sind, dasselbe zu tun.

Der Kongreß erklärt seine Beunruhigung über diese Entwicklung, die nach seiner Auffassung eine weitgehende Beeinträchtigung der Flugsicherheit bedeutet. Er ist überzeugt, daß die Mitführung des 500-kHz-Gerätes, das zur Übermittlung und zum Empfang von Meldungen auf 500 kHz stets einsatzbereit ist, auf allen Überseelinien wesentlich ist. Um aus den Funkanlagen den größtmöglichen Vorteil ziehen zu können, muß das Gerät durch einen besonders dazu ausgebildeten Funker bedient werden.

Der Kongreß beschließt, diese Auffassungen der ICAO (Organisation für internationale Zivilluftfahrt) zur Kenntnis zu bringen und auf nationalem bzw. internationalem Gebiet Schritte zu unternehmen, um herbeizuführen, daß die einzelstaatlichen Gesetze die Mitführung des 500-kHz-Gerätes im Sinne dieser EntschlieÙung vorschreiben.

Anhang

Die Kollegen K. A. Lehtonen, T. Sillaots und U. Romagnoli haben in der Kongreßdebatte auf das Wort verzichtet.

Da ihre Ausführungen geschrieben vorlagen, versprach der Vorsitzende deren Aufnahme in das Protokoll.

Zur Frage der Arbeitszeit

K. A. Lehtonen (Finnisches Lokpersonal): Um kostbare Zeit zu sparen, bitte ich das Kongreß-Sekretariat, die finnische Veröffentlichung „Sozialgesetzgebung und soziale Tätigkeit in Finnland“, die vom finnischen Sozialministerium herausgegeben wurde, verteilen zu lassen.

Aus dieser Publikation geht die Entwicklung der finnischen Arbeitsgesetzgebung bis in die letzte Zeit hervor. Wie daraus ersichtlich ist, befinden wir Eisenbahner uns in der Frage des Arbeitszeitgesetzes in einer etwas anderen Lage als die übrigen Arbeitnehmer. Unter anderem legt das Gesetz für uns 141 Arbeitsstunden im Zeitraum von drei Wochen fest, erwähnt aber nichts über die Länge des Arbeitstages. 141 Arbeitsstunden im dreiwöchentlichen Zeitraum bedeuten für Beamte und Angestellte 2450 Stunden Dienst im Jahr.

Um uns die jährliche Arbeitsleistung der verschiedenen Arbeitergruppen vor Augen zu führen, müssen wir einige Vergleiche anstellen. Wenn wir den Kalender für dieses Jahr studieren, finden wir, daß die Industriearbeiter 2336 Stunden arbeiten, die Beamten 1760 und das Lokpersonal 2452 Stunden. Aus dem Vergleich geht hervor, daß der Unterschied zwischen der jährlichen Arbeitszeit des Industriearbeiters und der jährlichen Arbeitszeit des Lokführers oder Heizers 116 Stunden beträgt, und daß der Unterschied zwischen der Arbeitszeit des Beamten und der des Lokführers oder -heizers ganze 692 Stunden ausmacht. Auch müssen wir unsere Arbeit unter viel schwierigeren Voraussetzungen leisten.

Wenn ein Büroangestellter seine Arbeit in einem Tage nicht erledigen kann, läßt er sie bis zum folgenden Tag liegen, ohne sich etwas daraus zu machen. Wenn in der Industrie ein Arbeitsprozeß in einem Tage nicht abgeschlossen werden kann, kann dies am folgenden Tag geschehen. Bei einer Zugverspätung liegen die Dinge ganz anders.

Unsere Arbeit ist sehr anspruchsvoll, aber darauf nimmt man keine Rücksicht. Die Beamten — die fast 700 Stunden im Jahr weniger arbeiten — betrachten es als eine ihrer wichtigsten Aufgaben, herauszufinden, wie die Arbeitsleistung der schlechter entlohnten Arbeiter sich steigern läßt. Dabei nimmt man es mit den Methoden nicht so genau, auch fragt man sich nicht, ob die erteilten Anweisungen immer mit den geltenden Gesetzen und den Schutz- und Sicherheitsbestimmungen vereinbar sind.

Man spricht oft von Betriebsverantwortung. Es dürfte angebracht sein, auch darüber einige Worte zu sagen. Wir mußten oft durch den Verband Änderungen in Anweisungen oder Bestimmungen fordern, die sich im Widerspruch zum Gesetz befanden oder in der Praxis undurchführbar waren. Wir sahen uns oft gezwungen, unseren Vertretern ein Tagegeld zu bezahlen, wenn diese z. B. über eine Sicherheitsvorrichtung an einer Drehscheibe Verhandlungen führten, unser Bemühen um Ver-

besserungen in sozialer Hinsicht gar nicht zu erwähnen. Diese Aufgaben sollten nicht vom Arbeitnehmer, sondern vom Arbeitgeber übernommen werden.

Wenn ein Büroangestellter etwas Falsches schreibt, oder wenn ein Werkmeister einen falschen Ersatzteil bestellt, läßt sich das Versehen in der Regel korrigieren. Wenn dagegen ein Lokführer, Abfertigungsbeamter oder Schaffner einen Fehler macht, muß er ihn durch einen Lohnabzug oder auf andere Weise büßen, im schlimmsten Falle sogar durch eine Gefängnisstrafe.

Gleichzeitig muß der Lokführer, der gewiß eine verantwortungsvolle Aufgabe hat, 700 Stunden im Jahr länger arbeiten als ein Beamter. Man glaubt, dem Lokführer eine unbegrenzte Arbeitslast aufbürden zu können.

Wenn sich die Dinge weiter so entwickeln, werden wir in kurzer Zeit in eine sehr unangenehme Lage geraten.

Es trifft zu, daß die Frage sehr weitläufig ist, und daß ihre Lösung vor manchen Schwierigkeiten steht, die sich nicht abschätzen lassen. Die 40-Stunden-Woche bedarf einer langjährigen, fortgesetzten Vorbereitungsarbeit. Zur Verwirklichung dieses Zieles sind die vereinigten Bemühungen von uns allen erforderlich.

In der Gewerkschaftsbewegung sucht man schon seit langer Zeit eine Grundlage für die Einführung der 40-Stunden-Woche. Der finnische Gewerkschaftsbund hat anläßlich seines Kongresses seinen Arbeitsausschuß angewiesen, im Rahmen des Möglichen auf eine Verkürzung der Arbeitszeit hinzuwirken.

Die Frage bleibt auch weiterhin auf dem Programm der ITF. In unserer Organisation wurde die Frage bei verschiedener Gelegenheit behandelt, wie z. B. auf der Jahrestagung in Abo im Jahre 1945. Der Kernpunkt dieser schwierigen Frage ist, ob man einen sowohl in praktischer wie auch in psychologischer Hinsicht passenden Zeitpunkt für ihre Lösung finden kann.

Was die Forderung nach einer verkürzten Arbeitszeit für das Lokpersonal aus ändern nach den hier angeführten Gründen betrifft, kann ich mitteilen, daß wir im vergangenen Herbst dem Verkehrsministerium den Vorschlag unterbreiteten, die Arbeitszeit der Lokführer und Heizer auf der Grundlage der unterschiedlichen Fahrtgeschwindigkeiten zu berechnen.

Der Entscheid über diese Eingabe ist noch nicht gefallen, und auch andere von uns gestellte Forderungen bezüglich der Durchführung verschiedener Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes sind noch nicht entschieden.

Die Verbandsleitung hat festgestellt, wie schwer es ist, gleichzeitig mit den Löhnen sich auch mit der Arbeitszeit zu befassen, ohne daß nachteilige Auswirkungen entstehen, wenn auch diese beiden Probleme im Grunde genommen eng miteinander verknüpft sind. Die Verbandsleitung ist daher der Ansicht, daß diese beiden für uns so wichtigen Probleme getrennt und zu verschiedenen Zeiten zu behandeln sind. Im Augenblick ist es nun so, daß die Lohnfrage wichtiger ist und in erster Linie gelöst werden muß. Wenn einmal diese Frage eine befriedigende Lösung gefunden hat, kann die Frage der Arbeitszeit aufgegriffen werden.

Mein Verband schlägt daher vor, daß der Kongreß die bereits früher unterbreitete Forderung nach Verwirklichung der 40-Stunden-Woche für das Lokpersonal unter Berücksichtigung der angeführten Überlegungen erneut aufgreifen soll. Eine weitere vom Kongreß zu behandelnde Frage wäre die der Überzeitschädigung. Man könnte z. B. fordern, daß die zehn Stunden je Tag übersteigende Arbeitszeit mit einem besonderen Zuschlag entlohnt wird.

Estländische Seeleute im Exil

T. Sillaots (Estländische Seeleute im Exil): Ich schätze mich glücklich, auf diesem Kongreß anwesend zu sein und unter Freunden und Delegierten aus den freien, demokratischen Ländern zu sitzen. Ich hoffe, daß Sie wissen, welch ein Terror in meinem Lande herrscht, seit es unter der Herrschaft der Sowjets steht. Die Besetzung dauert nun schon zehn Jahre. Sie hat den estländischen Seeleuten, die ich hier vertrete, viel Leid zugefügt. Einigen von ihnen gelang es, aus ihrem Land nach Schweden zu fliehen. Dadurch, daß sie der Diktatur entwichen sind, haben sie ihr Leben gerettet. Ich kenne auch einige, die es in den Jahren 1943 und 1944 fertig brachten, die Schiffe der Besatzungsmacht zu verlassen, indem sie ins Meer sprangen und ans Ufer schwammen. Ich habe einige gesehen, die von den Nazis scheußlich mißhandelt wurden, keine Zähne mehr besaßen und obendrein betrübt waren durch das Schicksal ihrer Familien, die von den Bolschewisten ermordet oder nach Sibirien verbannt worden waren, um in Konzentrationslagern zu sterben. Hunderte von estländischen Seeleuten haben auf der Flucht ihr Leben verloren und etwa 600 unter ihnen opferten ihr Leben im Dienst auf britischen und amerikanischen Schiffen im Kampf gegen die Diktatur. Ich sage Ihnen diese Dinge nicht, um Ihr Mitleid zu erwecken, ich erwähne sie nur als Tatsachen, um zu zeigen, wie groß die Opfer einer kleinen Nation, die ihre Freiheit liebt, sein können. Ich hoffe, daß Sie dies verstehen, und auch unsere Schwierigkeiten.

Um uns in einem fremden Land durchzuschlagen, haben wir eine richtige Handelsflotte aufgebaut: die Estländer im Exil haben durch ihre Arbeit Ersparnisse erzielt und diese zusammengelegt, um einige Schiffe zu kaufen. Sie können nicht unter unserer eigenen, estländischen Flagge fahren, und wir sahen uns daher gezwungen, sie der Flagge von Panama zu unterstellen. Damit verschafften wir unseren Seeleuten Arbeit und setzten gleichzeitig die Kosten herab.

Ich bin nicht hier, um die Interessen dieser Reeder zu verteidigen. Ich erkläre nur die Lage als Beauftragter der estländischen Seeleute. Es ist von Wichtigkeit, daß diese dieselben Löhne und Arbeitsbedingungen erhalten, wie die britischen Seeleute, die der ITF angehören. Der estländische Seeleuteverband wurde erst vor kurzer Zeit in die ITF aufgenommen, und ich hoffe, mit der Hilfe der ITF eine Reihe von Verbesserungen für unsere Mitglieder zu erzielen. Es ist uns bereits gelungen, Löhne und Arbeitsbedingungen zu erreichen, die mit britischen Normen übereinstimmen.

Ich möchte Sie daran erinnern, daß unsere Schiffe oft mit den Ersparnissen der Seeleute gekauft werden, von denen nur ein Teil in Schweden im Exil lebt. Ich vertrete auch diejenigen, die nur eine provisorische Erlaubnis zum Anheuern in bestimmten Häfen und bestimmten Ländern besitzen.

Bisher besitzen wir noch keine Tarifverträge für unsere Schiffe, aber bereits haben Verhandlungen zwischen der ITF und den estländischen Reedern stattgefunden. Eine große Schwierigkeit stellt der Beitrag von 5% für Pensionen dar. Es ist uns noch nicht gelungen, sie zu überwinden.

Der Umstand, daß diese estländischen Schiffe unter der Flagge von Panama fahren, versetzt sie in eine viel schwierigere Lage als die Schiffe der freien Länder. Estländische Schiffe können wegen ihrer besonderen rechtlichen Stellung der Sowjetunion gegenüber gewisse Häfen nicht anlaufen. Ein estländisches Schiff kann zum Beispiel niemals einen Hafen in Polen oder ein anderes unter Sowjetkontrolle stehendes Land anlaufen.

Die estländischen Seeleute wünschen die Hilfe der ITF beim Abschluß eines Tarifvertrages mit den estländischen Reedern. Er soll rückwirkend auf den 1. Juli 1950 britische Löhne und Arbeitsbedingungen festlegen. Der Beitrag von 5% für Pensionen sollte ab 1. Januar 1950 berechnet werden.

Schließlich möchte ich noch hinzufügen, daß, wenn die estländischen Reeder nicht in den Abschluß eines solchen Tarifvertrages einwilligen, die estländischen Seeleute die ITF um Hilfe zur Boykottierung ihrer Schiffe bitten werden.

Die italienischen Seeleute in der Panamaflotte

U. Romagnoli (Italienische Seeleute): Ich habe die Ehre, Ihnen die brüderlichen Grüße der italienischen Seeleute zu überbringen, die die ITF als ihre große Familie betrachten, als die höchste Bejahung der sozialen Gerechtigkeit, als die Hüterin ihrer fundamentalen Freiheiten und als Garantie für die Erhaltung der Demokratie.

Die Seeleute, die im letzten Krieg hart mitgenommen wurden, hatten allen Grund, in dem Übereinkommen von Seattle, wenn nicht die völlige Verwirklichung ihrer gewerkschaftlichen Forderungen, so doch den Beginn einer besseren Wertung ihres Beitrages an das gesellschaftliche Leben, die Garantie einer gerechteren Behandlung an Bord und eine Sicherung ausreichender Löhne zu sehen. Mehrere Jahre sind seither verstrichen; mangels Ratifizierung seitens der teilnehmenden Staaten, welche die Erfüllung der im Augenblick der Gefahr abgegebenen Versprechen immer weiter verzögern, sind jedoch die Übereinkommen von Seattle noch nicht Wirklichkeit geworden. Und doch stellen diese Übereinkommen wie im Augenblick ihrer Annahme, so auch heute noch die sicherste Garantie für die Wiederbelebung des Welthandels, der unumgänglich erforderlichen Grundlage einer engeren und ruhigeren Zusammenarbeit zwischen Kapital und Arbeit, und einen machtvollen Beitrag an die Wiederherstellung des Wohlstandes und der Einheit unter den Völkern der Welt dar.

Die sehr bedauerliche Verzögerung bei der Ratifizierung der Übereinkommen von Seattle hat bei den Seeleuten eine Geisteshaltung hervorgerufen, die ihre Arbeitsleistung beträchtlich vermindert und sie gelegentlich in Opposition zu ihren Gewerkschaftsvertretern bringt, die sie der Unfähigkeit zur Verteidigung ihrer Interessen beschuldigen. Denn man muß bedenken, daß die Seeleute einfache Menschen sind, welche die Schwierigkeiten nicht immer einzuschätzen vermögen und unternommene

Schritte ausschließlich an Hand der erzielten Ergebnisse beurteilen. Die ITF sollte die Initiative zur Beschleunigung der Ratifizierung ergreifen, dabei die von ihr errichteten Beziehungen ausnützen und sogar zur gemeinsamen Aktion ihrer Mitglieder schreiten. Der gegenwärtige Zustand der Ungewißheit ist sehr gefährlich und schädigt sowohl die Seeleute als auch die reibungslose Abwicklung des Seeverkehrs. Die weniger gewissenhaften Reeder ziehen daraus auf Kosten der Seeleute Vorteil.

Furcht vor der Durchführung der Seattle-Übereinkommen ist vielleicht der Hauptgrund für die gegenwärtige Tendenz, die Schiffe auf Register von Ländern ohne Seefahrtstradition zu übertragen, um der Aufsicht von Staaten zu entgehen, denen die Seefahrt zur zweiten Natur gehört und die straffe Gesetz für ihren Schutz besitzen. Man braucht sich nur die Ziffern über das Wachstum der panamaischen Handelsflotte anzusehen, die von völliger Bedeutungslosigkeit in sehr kurzer Zeit zum vierten Rang unter den seefahrenden Nationen aufgestiegen ist, während Honduras, das im Augenblick noch nicht viele Schiffe besitzt, als Konkurrent seiner lateinamerikanischen Schwesternation aufzutreten sich anschickt. Und nun ist auch Liberia an der Reihe.

Es bedarf keines großen Nachdenkens, um die Gründe für diese Flaggenwechsel herauszufinden; wir haben sie bereits anlässlich unserer Konferenz in Amsterdam im April unter die Lupe genommen. Das Ziel besteht darin, so weitgehend wie möglich die Kontrolle durch das Ursprungsland und die Vorschriften über Löhne und Arbeitsbedingungen der Seeleute, Unterkunft an Bord und Sicherheit auf See, sowie alle Verpflichtungen auf Grund der Sozialgesetzgebung zu umgehen, und vor allem den Abschluß von Tarifverträgen mit Seemannsgewerkschaften, die ihre Anwendung zu überwachen vermögen, zu vermeiden. Der Beweis dafür liegt in den Unregelmäßigkeiten bei der Festlegung der Heuern und der mangelnden Instandhaltung der Schiffe, womit bezweckt wird, ohne Rücksicht auf die Arbeitnehmer größtmögliche Gewinne zu erzielen.

Im großen und ganzen läßt sich sagen, daß die Gesellschaften mit Sitz in Italien, die die panamaische Flagge führen, ihrem Personal gegenüber nicht unfreundlich eingestellt sind und im allgemeinen den italienischen Tarifvertrag anwenden, der ein guter Tarifvertrag ist. Und doch wollen sie irgendwo einsparen und feilschen daher bei Sozialversicherung, Wohlfahrt, Verpflegung, Krankenversorgung, Überzeit und Urlaub. Bei den Gesellschaften, die dafür berüchtigt sind, handelt es sich vor allem um Familienunternehmen und im allgemeinen um alle Gesellschaften griechischer Herkunft oder unter griechischer Verwaltung. Für einige dieser Schiffe werden die Heuern vom Reeder im Beisein des panamaischen Konsuls festgelegt, nachher aber willkürlich unter den günstigsten Bedingungen für den Reeder ausbezahlt.

Auf den griechischen Schiffen schwanken die Heuern zwischen einem Minimum von £ 12 und einem Maximum von £ 22, und die Seeleute haben eine lange Arbeitszeit ohne besondere Entschädigung. Der Kranken nimmt man sich nicht an. Im ersten angelaufenen Hafen werden sie ohne Hilfe oder Zahlung an Land gesetzt. Bei griechischen Gesellschaften haben die Seeleute nach ihrer Entlassung immer Schwierigkeiten, den Teil ihres Lohnes zu erhalten, den sie an Bord wegen Geldmangel nicht beziehen konnten, selbst wenn der Kapitän ihnen einen Schuldschein ausgestellt hatte. In solchen Fällen erklärte der panamaische Konsul in

Genua, er sei völlig machtlos und könne die Gesellschaften nicht zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zwingen. Die Zahl der Seeleute, die auf diese Weise beschwindelt wurden, ist im Anstieg begriffen. Ein Eigner von Frachtschiffen unter der Flagge Panamas erfindet die teuflischsten Pläne, um die Seeleute zu betrügen. Kürzlich veranlaßte er eine Mannschaft, den Heuervertrag unausgefüllt zu unterzeichnen, indem er erklärte, infolge beschleunigter Abreise sei zum Ausfüllen keine Zeit und versprach, die Bedingungen des Landes-Tarifvertrages einzuhalten. Als einige der Besatzungsmitglieder später abgemustert wurden, erklärte er dem panamaischen Konsul in Genua, die vereinbarten Heuern betrügen, wie aus dem Heuervertrag ersichtlich, 50% der Sätze des Tarifvertrages. Diesmal aber durchschaute der Konsul den Trick und ordnete die Zahlung der vollen Heuern an.

Aber trotz all der Schwierigkeiten, denen die FEGEMARE, der italienische Seemannsverband, insbesondere wegen den Griechen, gegenübersteht, sind wir dabei, nach und nach die Anwendung des italienischen Tarifvertrages auf den Schiffen unter Panamaflagge zu erzielen, zuzüglich Zuschläge von 15 bis 25% als Ersatz für die fehlende Sozialversicherung und zur Deckung der Sonderleistungen, auf die die italienischen Seeleute Anspruch haben. Man darf erwarten, daß diese Einzelvereinbarungen bald in mit Hilfe der ITF abgeschlossenen Tarifverträgen verankert werden. Abgesehen von den beiden mit der „Cosulich Home Line“ und der „Sitmar“-Gesellschaft unterzeichneten Verträge, deren Zustandekommen den Kollegen Becu, Tennant und Ferri-Pisani zu verdanken ist, die zu diesem Zweck nach Genua kamen, rückt die Zeit heran, da wir ähnliche Verträge mit dem Unternehmen „Scerni“ und den Gesellschaften „Genaviter“, „Gen“ und „Cicoma“ abzuschließen in der Lage sein werden. Die einzige ungelöste Frage, die der sofortigen Unterzeichnung dieser Verträge im Wege steht, ist der Prozentzuschlag, der zu den im italienischen Vertrag niedergelegten Lohnsätzen hinzukommen soll. In allen Fällen wurde als Grundheuer des Vollmatrosen £ 29 erzielt oder sogar mehr. Der Abschluß dieser Verträge ist für die FEGEMARE von großer Wichtigkeit, denn die Reeder haben den Landes-Tarifvertrag auf den 15. September gekündigt, und wir werden daher bald in den Kampf um einen neuen Vertrag eintreten.

Es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß die mit „Cosulich“ und der „Sitmar“-Gesellschaft abgeschlossenen Verträge, auch wenn sie den Weg zu Verträgen mit anderen panamaischen Gesellschaften geebnet haben, auf unsicherer Grundlage ruhen, solange die ITF ihre Macht nicht zeigt und nicht energisch vorgeht. Es besteht kein Zweifel, daß, als „Cosulich“ unmittelbar nach der Annahme der Amsterdamer Entschlüssen die Verträge unterzeichnete, dies nur geschah, um sich vor den Folgen des angedrohten Boykotts zu schützen. Hat die Tatsache, daß dieser unterblieb, seine Haltung verändert? Die „Sitmar“ ist dabei, ihre Schiffe erneut unter italienischer Flagge fahren zu lassen, womit die Tarifverträge ungültig werden, während die „Cosulich Home Line“ versucht, den Vertrag einseitig zu ihren Gunsten auszulegen.

Die „Home Line“ neigt dazu, zu vergessen, daß die Absicht bestand, die Mannschaften zu „säubern“ und nach und nach unerwünschte Elemente, die zu extremistischen Parteien gehören, auszuschalten. Die FEGEMARE hätte sich daran beteiligen sollen durch die Bezeichnung

oder Genehmigung von Ersatzleuten. Seit der Unterzeichnung des Vertrages sind drei Monate verstrichen, und die Säuberung hat noch nicht begonnen. Aber es gibt auf den Schiffen der „Home Line“ Vertreter der FILM von Giulietti, die „willkommen zu sein“ scheinen, und die Kommunisten können nach Belieben Propaganda betreiben. Wir haben auch festgestellt — und dies ist sogar noch schlimmer —, daß der Offizier, dem die Auszahlung der Heuern obliegt, Abzüge für Gewerkschaftsbeiträge vornimmt und sie an die FILM abgeliefert.

Diese Tatsachen, angesichts einer frei abgeschlossenen Vereinbarung, stellen einen Gradmesser für die schlimme Lage auf Schiffen unter der Flagge der Republik von Panama dar, nach deren Gesetzen der Kommunismus und die mit ihm verbundenen Organisationen — und als solche ist die FILM zu betrachten, die zu der kommunistischen CGIL gehört — zu verfolgen sind.

Als ich zum ersten Male beim neuen panamaischen Generalkonsul in Genua vorsprach, wies ich auf die Notwendigkeit hin, die FEGEMARE bei der Aufstellung neuer Heuerverträge beizuziehen, damit unerwünschte Elemente ausgeschaltet werden können; er wandte jedoch ein, daß nach den Gesetzen seines Landes die Auswahl der Mannschaft Sache des Reeders ist und daß auf jeden Fall die geschworene Erklärung des Kapitäns eine Garantie darstelle, daß keine Kommunisten an Bord sind.

Der Abzug von Gewerkschaftsbeiträgen — der nicht immer mit dem Einverständnis des betreffenden Seemanns geschieht — für die FILM, die Anwesenheit kommunistischer Agitatoren an Bord und die Behandlung, die den Vertretern der FEGEMARE zuteil wird, sind sie nicht ebensoviele Verstöße gegen die Gesetze der Republik von Panama? Da ich glaube, daß solche Vorkommnisse sich wiederholen und sogar verallgemeinern können, auch in anderen Ländern, wäre es eine gute Idee, wenn die ITF, mit der Autorität, die ihr Ansehen verleiht, der Republik von Panama erklären würde, daß sie in ihrem eigenen Interesse ihre diplomatischen und Konsularvertretungen anweisen sollte, die Hilfe der ITF-Organisationen in Anspruch zu nehmen, um die Mannschaften von unerwünschten Elementen zu säubern und damit ihren eigenen Gesetzen über die Sicherheit des Staates Achtung zu verschaffen. Diese Anweisungen könnten auch Strafen für die Nichteinhaltung der Gesetze vorsehen.

Ich glaube, der in Amsterdam einstimmig beschlossene Boykott sollte, nachdem er schon zwei Jahre lang aufgeschoben wurde, rücksichtslos auf alle Reeder angewandt werden, die sich weigern, ihre Besatzungen menschlich zu behandeln, sowie auch auf jene, die sich der Anpassung an neue soziale Gewohnheiten unfähig zeigen und daher die Beschlüsse der ITF mißachten. Die Anwendung des Boykotts auf gewisse Schiffe der halsstarrigen Reeder würde nicht nur die Durchführung der Tarifverträge durch die jetzt noch gleichgültigen Reeder beschleunigen, sondern sogar jene durch die damit verbundenen Verluste zu einem Wechsel in ihrer Einstellung veranlassen. Gleichzeitig würde auch die Macht der ITF aufgezeigt und die Achtung, die ihren Beschlüssen gebührt. Und schließlich wäre es, auch gut, den Glauben unserer Mitglieder zu stärken und neue Mitglieder zu gewinnen. Eine gute Propagandagrundlage würde geschaffen. Natürlich müssen Boykotte, genau wie Streiks, mit Vorsicht und nur in äußersten Fällen angewandt werden, aber im Augenblick ist eine solche Aktion nur allzu gut begründet.

Wenn der Boykott im rechten Augenblick angewandt würde, würde er von jenen Reedern gutgeheißen, die zur Zusammenarbeit mit uns bereit waren und unseren Forderungen entsprachen. Er wäre eine Aufmunterung an die, die es noch nicht wagen, ihrem Beispiel zu folgen, während die übrigen, auf die der Boykott angewandt würde, allgemein verantwortlich gemacht würden. Die soziale Gerechtigkeit wie auch die Initiative sind auf unserer Seite.

Die FEGEMARE kämpft in Italien mit Begeisterung. Jeden Tag wächst unsere Familie durch den Beitritt von Kollegen, die unsere Bemühungen um den Enderfolg teilen wollen. Wir sind gewiß, daß wir gewinnen werden, wenn auch der Kampf hart und ungleich sein mag. Die kommunistischen Methoden, die auf Gewalt und Falschheit beruhen, bereiten uns Schwierigkeiten, denn wir sind es gewöhnt, loyal und offen zu handeln. Auch verfügen wir nicht über dieselben Reserven wie Kapitän Giulietti, der über beträchtliche Summen verfügt, die ihm von den italienischen Seeleuten zur Verteidigung ihrer Interessen gegen die Angriffe der Reeder anvertraut wurden. Alle Seeleute in Italien steuerten einen Teil ihres Lohnes zur Gründung der genossenschaftlichen Reederei „Garibaldi“ bei, die als Grundlage zur Rechtfertigung ihrer Lohnforderungen dienen sollte. Und alle Seeleute in Italien opferten einen Teil ihres Lohnes zur Gründung der „Ente Assistenza“ zur Hilfeleistung an die Arbeitslosen und die Familien der Seeleute bei Krankheit und Bedürftigkeit. Als Kapitän Giulietti im Jahre 1946 zurückkam, bemächtigte er sich aller dieser Gelder, und er benützt es nach seinem Gutdünken, nicht um den Seeleuten zu helfen, sondern um sich in seiner Stellung zu erhalten, wie auch im Kampf gegen seine zahlreichen Feinde, die, wie er sagt, ihn „absetzen“ wollen! Und nun steht die Genossenschaft „Garibaldi“ vor der Auflösung wegen ihrer verrückten und chaotischen Verwaltung, während die „Ente Assistenza“ ihre Geldmittel verloren hat. Sie wurden aufgebraucht, um Giuliettis Anhänger zu helfen, während die Familien, die ein Anrecht auf Unterstützung haben, im Elend leben. Auch die Presse wird von Giulietti gut bezahlt.

Wir haben die Lage in Rom genau erklärt, aber bisher ohne Ergebnis. Wenn wir nicht besiegt werden sollen, müssen wir Hilfe erhalten. Wir verfügen über Mut, gute Argumente und eine Vergangenheit, die unsere Hingabe an die Sache der Seeleute beweist, aber wir ermangeln der Waffen zur Bekämpfung Giuliettis. Wir haben der ITF unsere Lage erklärt, und wir können die Versicherung abgeben, daß wir immer unsere Pflicht tun werden, aber wir benötigen die Hilfe der ITF in der Form, die Ihnen am besten scheint. Italien steht vor einer großen Prüfung. Wir können bereits Drohungen und Vorbereitungen erkennen und wissen die Gefahr einzuschätzen. Aber wenn die ITF uns hilft, dann muß dies bald geschehen; China soll für uns eine Warnung sein.