

PROTOKOLL

**DES ITF-KONGRESSES
IN STOCKHOLM 1952.
MIT TÄTIGKEITS- UND
KASSENBERICHT FÜR
DIE JAHRE 1950-1951**



ITF

LONDON
INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

X 2267

**Bibliothek
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

Inhaltsverzeichnis

Teil I

Dokumente, die dem Kongreß vorlagen

	Seite
Tagesordnung	13
Geschäftsordnung	14
Tätigkeitsbericht 1950/51	
Nachrufe	15
Vorwort	16
I. Angeschlossene Organisationen und Propaganda	21
Mitgliederbestand	21
Beitritte	21
Verzeichnis der angeschlossenen Organisationen	23
Beziehungen mit angeschlossenen Organisationen	30
Beziehungen mit nichtangeschlossenen Organisationen	36
II. Verwaltung und interne Organisation	40
Der Kongreß	40
Generalrat	44
Exekutivkomitee	46
Geschäftsführender Ausschuß	47
Das Sekretariat	47
Rechnungsprüfer	48
Rechnungsrevisoren	48
Veröffentlichungen	48
Amsterdamer Büro	48
Vertretungen	48
III. Regionale Organisierung	51
Lateinamerika	51
Regionales Informationsbüro der ITF in Bombay	52
New Yorker Büro	52
IV. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten	54
Streik der argentinischen Seeleute	54
Argentinische Eisenbahner	59
Streik der belgischen Hafentarbeiter	62
Tripolitanische Hafentarbeiter	64
Isländische Fischer	64
Irlandischer Hafentarbeiterstreik	65
Verhängung einer Sperre über westamerikanische Häfen	65
Löhne der japanischen Eisenbahner	65
Vorstellungen im Namen der ostafrikanischen Gewerkschaft asiatischer Eisenbahner	66
Vorstellungen im Namen der Gewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn	66
Verschiffung von Zucker als Massenladung	66

	Seite
Finanzielle Unterstützung faschistischer Regierungen	67
Forderungen der Seeleutegewerkschaften von St. Lucia	67
Beschlagnahme japanischer Fischereifahrzeuge durch die Kommunisten	67
Organisierung der Hafentarbeiter von Curaçao	68
Konflikt der indischen Eisenbahner	68
Konflikt der ägyptischen Transportarbeiter	72
Kommunistische Umtriebe in Neuseeland	72
Streik der chilenischen Hafentarbeiter und Seeleute	72
Generalstreik in Uruguay	73
Streik der israelischen Seeleute	73
Bekämpfung kommunistischer Umtriebe	74
Die Rotterdamer Leitsätze	74
Erste Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	75
Atlantikpaktlieferungen	76
Zweite Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	77
Dritte Tagung des Zentralen Aktionsausschusses	78
Die regionalen Aktionsausschüsse	78
Die Rolle der regionalen Aktionsausschüsse	79
Schlußfolgerungen	80
Schiffe unter falscher Flagge	80
Chronologie der ITF-Kampagne	82
Organisierung des europäischen Verkehrs	84
V. Sektionsberichte	87
Sektion Zivilluftfahrt	87
Binnenschiffersektion	90
Eisenbahnersektion	92
Hafentarbeitersektion	99
Sektion der Hochseefischer	106
Sektion der Seeleute	110
Sektion Straßentransportarbeiter	117
VI. Internationale Gewerkschaftsangelegenheiten	120
Beziehungen mit dem IBFG	120
Verhandlungen mit dem kleinen Ausschuß des IBFG	120
IBS-Konferenz im Haag	120
Angestelltenkonferenz des IBFG	121
Aufnahme einzelner Gewerkschaften in den IBFG	121
Zukünftige Beziehungen mit den IBS	122
Beteiligung der IBS an den regionalen Einrichtungen des IBFG	122
Finanzbeitrag der IBS an den IBFG	122
Beschluß des Generalrates der ITF	124
Vorschlag der Berufsabteilung des WGB für Transportarbeiter für eine Aktionsgemeinschaft	125
VII. Beziehungen mit amtlichen internationalen Körperschaften	127
Paritätischer Seefahrtsausschuß der IAO	127
Binnenverkehrsausschuß der IAO	127

	Seite
Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen	130
Organisation für Internationale Zivilluftfahrt	130
Europäische Wirtschaftskommission	130
Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten	131
Finanzbericht 1950 und 1951	133
Beziehungen mit dem IBFG	145
Regionale Organisierung	148
Unterstützung freier Gewerkschaften	151
Integrierung des europäischen Verkehrs und Errichtung einer Euro- päischen Verkehrsbehörde	154
Bericht über die Abänderungsvorschläge zu den Satzungen	170
Eingereichte Entschließungen und Anträge	215
Mitgliedsbeiträge	219

Teil II

Protokoll

Teilnehmerverzeichnis	223
Rednerliste	231
Begrüßungstelegramme	233
Eröffnung und Begrüßungsansprachen	234
Wahl eines Mandatprüfungsausschusses	246
Wahl eines Entschließungsausschusses	246
Satzungsrevision	246
Geschäftsordnung	254
Tätigkeitsbericht 1950/51	254
Weitere Begrüßungsansprachen	260
Fortsetzung des Tätigkeitsberichts	262
Finanzbericht 1950/51	272
Beziehungen mit dem IBFG	273
Bericht des Mandatprüfungsausschusses	276
Regionale Organisierung	279
Unterstützung freier Gewerkschaften	282
Fortsetzung des Tätigkeitsberichts	286
Satzungsrevision	291
Erster Bericht des Entschließungsausschusses	300
Mitgliedsbeiträge	306
Europäische Verkehrsbehörde	313
Bericht über Konferenz der Hafendarbeitersektion	314
Bericht über Konferenz der Seeleutesektion	315
Bericht über Konferenz der Eisenbahnersektion	315
Bericht über Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	316
Bericht über Konferenz der Straßentransportarbeitersektion	316
Bericht über Konferenz der Hochseefischersektion	317
Eingereichte Entschließungen und Anträge	317

	Seite
Wahlen	318
Bericht über Konferenz der Binnenschiffahrtsektion	324
Zweiter Bericht des Entschließungsausschusses	325
Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses	330

Teil III

Berichte der Sektionskonferenzen

Konferenz der Binnenschiffersektion	335
Konferenz der Eisenbahnersektion	337
Entschließung über Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb	338
Konferenz der Hafendarbeitersektion	339
Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute . .	343
Entwurf der Statuten der Internationalen Wohlfahrtskasse der Seeleute	344
Konferenz der Hochseefischersektion	346
Konferenz der Seeleutesektion	348
Konferenz der Straßentransportarbeitersektion	354
Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt	356
Entschließung der Sektion Zivilluftfahrt	359

Teil IV

Entschließungen

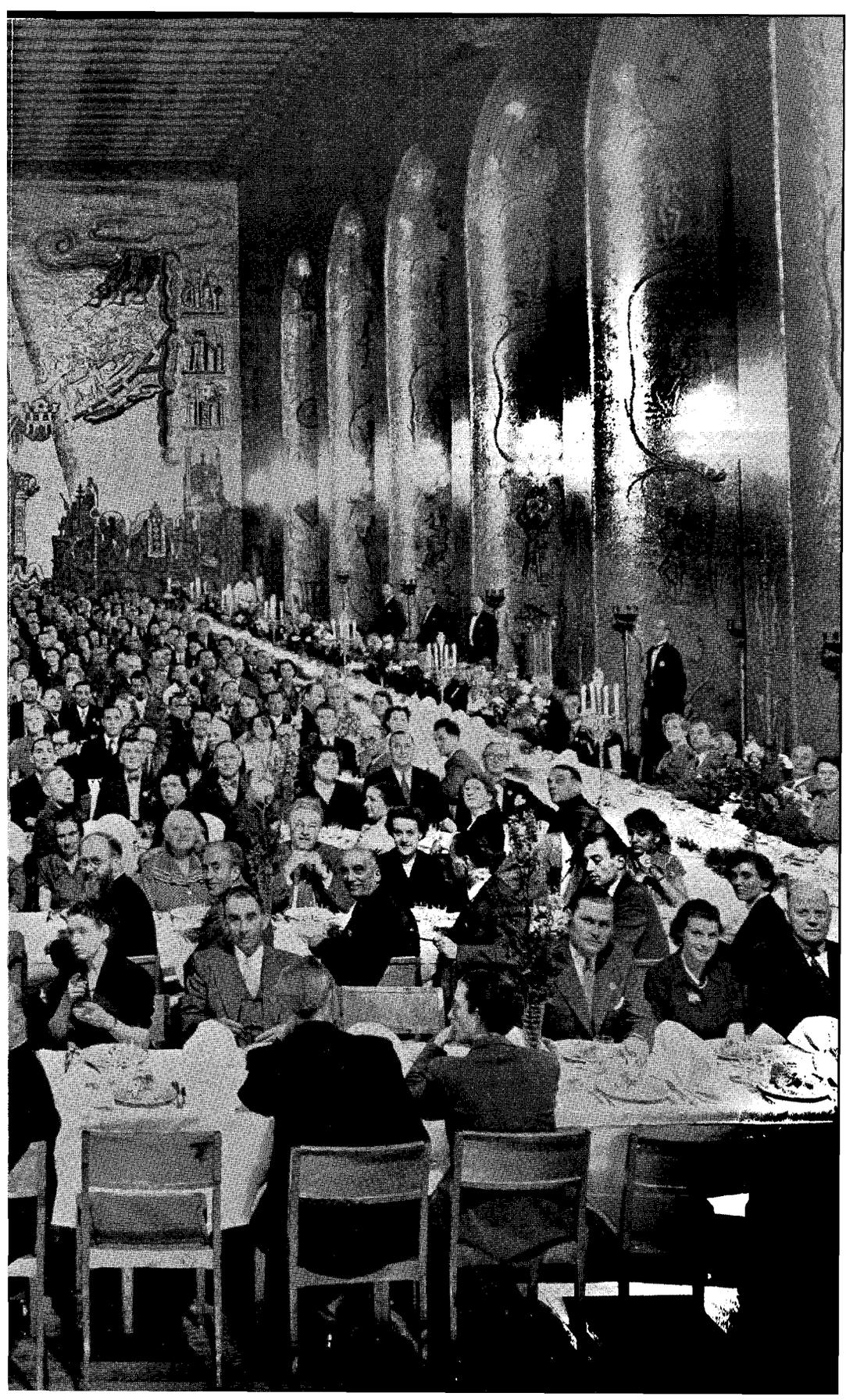
Politische und wirtschaftliche Fragen	
Länder hinter dem Eisernen Vorhang	363
Der Verkehr in Krieg und Frieden	363
Europäischer Verkehr	364
Aktion zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik	365
Entschließungen zur Gewerkschaftsbewegung	
Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien	365
Sozialgesetzgebung in Japan	365
Entschließungen zu den Eisenbahnen	
Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb	366
Streikrecht der griechischen Eisenbahner	367
Achtstundentag auf den griechischen Bahnen	367
Durchführung des internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 . .	368
Entschließungen zu den Häfen	
Hafeninspektion	368

	Seite
EntschlieBungen zur Schifffahrt	
Internationale Schifffahrtspolitik	369
Organisierung der schweizerischen Schiffsbesatzungen	370
EntschlieBungen zur Hochseeschiffferei	
Internationale Regelung der Arbeitsbedingungen	370
Grenzen der Territorialgewässer	370
Illegale Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen	371
EntschlieBungen zur Zivilluftfahrt	
Anerkennung des Verbandes der mexikanischen Flugzeugpiloten	371
AbschuB von Zivilflugzeugen	371

TEIL **II**

PROTOKOLL





Teilnehmerverzeichnis

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Argentinien (Exil)		
Confederación General de Gremios Marítimos y Afines (Seeleute)	J. C. Mason	
Belgien		
Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	R. Dekeyzer G. De Crom G. Hendrickx W. Cassiers	L. Eggers P. Vanden Bergh L. Vander Aa W. Peeters
Secteur Cheminots de la CGSP (Eisenbahner)	G. Devaux P. Morel G. Premier F. d'Helt	
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner)	J. Geldof R. Hubert H. van Ballaer	P. Coché
Secteur Aviation de la CGSP (Personal in der Luftfahrt)	S. F. Stolz	
Dänemark		
Sømændenes Forbund i Danmark (Seeleute)	T. Laursen	
Søfyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	R. Jensen	
Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	P. Madsen J. K. F. Jensen N. M. Kristensen	N. J. Olsen
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal)	E. G. Petersen	K. B. Knudsen
Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	E. Borg E. Winther	
Deutschland		
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	A. Kummernuß A. Dienst G. Huber H. Hildebrand J. Steldinger A. Nicolaisen M. Kuleisa H. Hackstein H. Tomaschewski	E. Stahl A. Wild G. Mayfarth G. Thiessen

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	<i>H. Jahn</i> <i>K. Klus</i> <i>J. Müller</i> <i>H. Völkl</i> <i>K. Schulz</i> <i>F. Berger</i> <i>J. Hommen</i> <i>W. Burmester</i> <i>W. Schröter</i> <i>F. Schreiber</i> <i>C. Kamp</i> <i>H. Frieser</i> <i>B. Kempf</i> <i>L. Oetzmann</i> <i>A. Reiser</i> <i>J. Friedel</i> <i>K. Mantel</i>	<i>W. Wallbaum</i> <i>M. Pester</i> <i>W. Kitter</i>
Estland (Exil)		
Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	<i>N. Metslov</i>	<i>A. Suurna</i>
Finnland		
Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	<i>N. Wälläri</i> <i>B. Johansson</i>	<i>A. J. Ahti</i> <i>A. Heimö</i>
Finlands Arbetarförbund (Hafenarbeiter)	<i>M. Kitunen</i>	<i>K. Salonen</i>
Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	<i>W. E. Backman</i> <i>R. Tuori</i> <i>H. Poutanen</i>	
Finska Lokomotivmannaförbundet (Lokpersonal)	<i>G. W. Widing</i>	<i>M. Ilvo</i>
Finlands Bilbranscharbetareförbundet (Kraftfahrer)	<i>S. Koutio</i> <i>O. Kähkönen</i>	
Frankreich		
Fédération Nationale de la Marine Marchande (Seeleute)	<i>P. Ferri-Pisani</i> <i>J. Philipps</i>	<i>L. Scotto</i> <i>Piquemal</i>
Fédération des Officiers de la Marine Marchande (Schiffsoffiziere)	<i>A. Français</i>	<i>G. Gendron</i>
Fédération Syndicaliste FO des Cheminots (Eisenbahner)	<i>F. Laurent</i> <i>R. Degris</i> <i>A. Lafond</i>	
Fédération Nationale FO des Transports (Transportarbeiter)	<i>P. Felce</i>	
Fédération des Travaux Publics et des Transports (Pers. i. d. Luftfahrt)	<i>R. Lapeyre</i>	

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Griechenland		
Pan-Hellenic Seamen's Federation (Seeleute)	M. Petroulis P. Kalapothakis E. Krokidas D. Benetatos	
Federation of Greek Dockers (Hafenarbeiter)	A. Thiopoulos A. Kazakos	
Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	S. Dimitracopoulos G. Dimitracopoulos S. Basiliades	
Großbritannien		
National Union of Seamen (Seeleute)	T. Yates S. James H. J. Tanner A. Butcher A. A. Cassells J. Ockleton	
Navigators' and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	Lord Winster D. S. Tennant J. G. K. Gregory	
Radio Officers' Union (Bordfunker)	H. O'Neill	D. H. Lamb
Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	A. Deakin E. E. Fryer T. Cowan L. Forden J. W. Hoy J. W. T. Jones C. Mortimer W. Pinnell	
National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	J. B. Figgins H. W. Franklin A. Barker H. E. L. Downs	
Transport and Salaried Staffs' Association (Eisenbahnbeamte)	P. Morris G. B. Thorneycroft J. R. H. Forsyth A. Harvey T. Vaughan S. C. Casson	
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokpersonal)	S. R. Lunniss O. Gow J. G. Baty	
Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)	R. Hanes F. Knowles D. McGibbon W. H. Stacey J. White	

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrlaute und Chauffeure)	<i>J. Brannigan</i> <i>J. McQuade</i>	
Holland		
Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (Transportarbeiter)	<i>T. Smeding</i> <i>A. de Boon</i> <i>H. Koppens</i> <i>P. Koedijk</i>	
Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	<i>P. de Vries</i> <i>D. Harms</i>	<i>C. W. van Driel</i> <i>C. Kramer</i>
Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel (Eisenbahner)	<i>H. J. Kanne</i> <i>W. A. Kieboom</i> <i>F. de Jong</i> <i>A. W. Korbijn</i>	<i>R. v. d. Weerd</i>
Algemene Bond van Luchtvaartpersoneel (Pers. i. d. Luftfahrt)	<i>J. de Graaff</i>	<i>J. Harms</i> <i>J. K. Post</i>
Federatie van Verenigingen van Vliegend Personeel (Flugzeugpersonal)	<i>B. J. Nienhuis</i>	
Israel		
Israel National Association of Seamen (Seeleute)	<i>Dan Gilad</i>	
Italien		
Federazione Gente del Mare (Seeleute)	<i>L. Mucci</i>	
Federazione Nazionale Lavoratori Portuali (Hafenarbeiter)	<i>A. Maffei</i>	<i>P. Giornelli</i>
Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri ed Internavigatori (Straßenbahner und Binnenschiffer)	<i>G. Abate</i> (Bevollmächtigt. Stellvertreter)	
Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	<i>G. Abate</i>	
Sindacato Nazionale Ferrovieri (Eisenbahner)	<i>E. Pellegrino</i> <i>E. Bartolini</i> <i>A. Chisari</i>	
Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	<i>A. Fiorini</i> <i>A. Mazzitelli</i> <i>R. Cappugi</i>	

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsmaschinisten)	A. G. F. Söre	G. F. Fernandi C. B. Z. Ahlgren B. A. H. Linders- tam
Svenska Järnvägsmannaför- bundet (Eisenbahner)	H. Blomgren G. Weidenfors N. Zerne H. Kjellvard A. Waimon E. Engström A. Thorén	
Svenska Transportarbetare- förbundet (Transportarbeiter)	R. Helgesson R. Melander S. Klånga V. Norrblom T. W. Sundin W. Jonsson	E. Brandt E. Larsson W. Pettersson E. Hedenby J. Christensson A. Flenström H. Svensson N. Peterson I. Oestling G. Carlsson K. Wrenby V. Stuchly
Handelstjänstemannaförbundet (Pers. i. d. Luftfahrt)	K. B. R. Lindforss	G. H. T. Wallén B. E. O. Kjellberg
Schweiz		
Verband der Handels-, Trans- port- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	H. Leuenberger W. Brunner	J. Gämperle
Schweizerischer Eisenbahner- verband	R. Bratschi A. Mathys B. Gössi W. Hungerbühler E. Fell E. Haudenschild	W. Meier Dr. T. Bratschi
Schweizerischer Verband des Personals Öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	K. Meyer	
Spanien (Exil)		
Sindicato Nacional del Trans- porte (Transportarbeiter)	T. Gómez	
Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	A. Perez	
Triest		
Sindacato della Gente del Mare di Trieste (Seeleute)	P. Giornelli (Bevollmächtigt. Stellvertreter)	
Sindacato Triestino dei Por- tuali Democratici (Hafenarbeiter)		

Organisationskomitee

H. Blomgren	(Schwedischer Eisenbahnerverband) Vorsitzender
G. Weidenfors	(Schwedischer Eisenbahnerverband) Sekretär
R. Helgesson	(Schwedischer Transportarbeiterverband)
A. Stridsberg	(Schwedischer Seemannsverband)
A. Söre	(Schwedische Maschinistengewerkschaft)
S. Sundelin	(Schwedische Gewerkschaft des Zivil- luftfahrtpersonals)

ITF-Sekretariat

O. Becu, Generalsekretär
P. Tofahrn, Stellv. Generalsekretär

<i>Frl. Th. Asser</i>	<i>Frau C. Hirdman</i>
<i>S. Backlund</i>	<i>A. Johnsson</i>
<i>Frl. G. Bazelli</i>	<i>Frau L. Kant</i>
<i>Frau I. Barea</i>	<i>V. Klatil</i>
<i>Frau F. Castles</i>	<i>L. Martinez</i>
<i>G. R. Clutterbuck</i>	<i>J. L. Merle</i>
<i>I. Dahlbom</i>	<i>Frl. A. Nebout</i>
<i>W. Dorchain</i>	<i>Frl. T. Osborne</i>
<i>Frl. I. Elmberg</i>	<i>R. Santley</i>
<i>Frl. A. Fank</i>	<i>A. Spirig</i>
<i>L. Franzén</i>	<i>Frl. Wilmart</i>
<i>K. Golding</i>	<i>M. Zwalf</i>

sowie Mitarbeiter der schwedischen Gewerkschaften.

Liste der Redner

	Seite
<i>Becu, O.</i>	Generalsekretär . . . 272, 273, 279, 282, 284, 286, 298, 306, 330
<i>Blomgren, H.</i>	Schwedische Eisenbahner . . . 249, 251, 293, 294, 297, 298, 330
<i>Bratschi, R.</i>	Präsident des Kongresses 234, 235, 243, 245, 246, 251, 252, 253 254, 256, 260, 272, 282, 285, 291, 293, 294, 296, 297, 298, 299 306, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 322, 323, 324, 329, 330, 331
<i>Christensson, J.</i>	Schwedische Transportarbeiter 262, 284
<i>Deakin, A.</i>	Britische Transportarbeiter . . . 246, 250, 253, 260, 283, 291, 294 296, 297, 298, 299, 306, 331
<i>Dekeyzer, R.</i>	Belgische Transportarbeiter 262, 276, 314
<i>Devaux, G.</i>	Griechische Eisenbahner 251, 295
<i>Dimitracopoulos, S.</i>	Griechische Eisenbahner 263, 301, 329
<i>Felce, P.</i>	Französische Transportarbeiter 264
<i>Ferri-Pisani, P.</i>	Französische Seeleute 269
<i>Figgins, J. B.</i>	Britische Eisenbahner 295, 302
<i>Fiorini, A.</i>	Italienische Eisenbahner 268
<i>Freund, R.</i>	Österreichische Eisenbahner 248, 294
<i>Giornelli, P.</i>	Italienische Hafenarbeiter 266, 399
<i>Helgesson, R.</i>	Schwedische Transportarbeiter 234, 252
<i>Hildebrand, H.</i>	Deutsche Transportarbeiter 317, 324
<i>Jahn, H.</i>	Deutsche Eisenbahner 249, 284, 305
<i>Jensen, J. K. F.</i>	Dänische Eisenbahner 252
<i>Joustra, G.</i>	Holländische Eisenbahner 324
<i>Kanne, H. J.</i>	Holländische Eisenbahner 256, 312, 327
<i>Kieboom, W.</i>	Holländische Eisenbahner 321
<i>Lafond, A.</i>	Französische Eisenbahner 304
<i>Lapeyre, R.</i>	Französisches Zivilluftfahrtpersonal 311, 316
<i>Laurent, F.</i>	Französische Eisenbahner 258, 302, 305
<i>Leuenberger, H.</i>	Schweizerische Transportarbeiter 293
<i>Lindley, Ch.</i>	Gast des Kongresses 243
<i>Lingman, J.</i>	Zivil- und Arbeitsminister, Schweden 241
<i>Maffei, A.</i>	Italienische Hafenarbeiter 265
<i>Mason, J. C.</i>	Argentinische Seeleute 254, 300
<i>Metslov, N.</i>	Estländische Seeleute 271, 328
<i>Morris, P.</i>	Britische Eisenbahnbeamte 304
<i>Nischimaki, T.</i>	Japanische Seeleute 267, 308
<i>Petroulis, M.</i>	Griechische Seeleute 268
<i>Rahde, Stig</i>	Stockholmer Stadtsekretär 242
<i>Söre, A. G. F.</i>	Schwedische Maschinisten 253
<i>Svensson, H.</i>	Schwedische Transportarbeiter 252, 296, 316
<i>Tennant, D. S.</i>	Britische Schiffsoffiziere 315
<i>Thorneycroft, G. B.</i>	Britische Eisenbahnbeamte 125, 300, 325
<i>Thorssen, S.</i>	Internationales Arbeitsamt 244
<i>Tofahrn, P.</i>	Stellvertretender Generalsekretär . . . 306, 309, 313, 315, 317 320, 321, 326
<i>Vries, P. de</i>	Holländische Schiffsoffiziere 268, 321
<i>Wälläri, N.</i>	Finnische Seeleute 271, 328
<i>Weigl, K.</i>	Österreichische Transportarbeiter 295
<i>Welter, E.</i>	Saarländische Eisenbahner 327
<i>Yates, T.</i>	Britische Seeleute 295, 315

Begrüßungstelegramme

Folgende Begrüßungstelegramme und Botschaften gingen ein und wurden im Kongreß zur Verlesung gebracht:

Vom griechischen Eisenbahnerverband

Die griechischen Eisenbahner senden herzlichste brüderliche Grüße, wünschen dem Kongreß Erfolg und Beschlüsse, die die Bande zwischen den Transportarbeitern der Welt stärken und den Lebensstandard heben helfen im Interesse der Freiheit, der Demokratie und des internationalen Friedens.

Ilias Mousourakos, Sekretär

Vom italienischen Seeleuteverband

Kann am Kongreß nicht teilnehmen wegen großen Kampfes des Seeleuteverbandes gegen die Kommunisten, um die sofortige Einführung des neuen Seeleute-Pensionsgesetzes zu erwirken. Bitte nehmen Sie meine Entschuldigung entgegen, und übermitteln Sie allen Delegierten die brüderlichen Gefühle und die Solidarität der italienischen Seeleute. Ich wünsche dem Kongreß Erfolg in seiner Arbeit zur Verteidigung der Interessen der Arbeiter und der Grundlagen des wahren Friedens, der wahren Gerechtigkeit und der wahren, demokratischen Freiheit.

Romagnoli, Landessekretär

Vom Rat der Transportarbeiter in Trinidad und Tobago

Glückwünsche zum 22. Kongreß. Teilnahme leider unmöglich. Wünsche erfolgreiche Verhandlungen.

Alexander, Präsident

Grüße und Erfolgswünsche zum 22. Kongreß.

Agua Worrell, Sekretär

Von der Maritime Union of India.

Sie und die Delegierten des 22. Kongresses der ITF können mit Recht stolz sein auf die Erfolge der ITF in den vergangenen Jahren. Sie haben mit Hingabe die Belange der Transportarbeiter der freien Welt verteidigt und mit Entschlossenheit allen totalitären Kräften, die die Arbeiterbewegung zu untergraben und zu korrumpieren trachten, Widerstand geleistet.

Die Seeleute Indiens sind der ITF besonders verbunden für die großartigen und fortgesetzten Bemühungen in ihrem Namen: Bemühungen, die so sehr zur Weckung des Gewissens der seefahrenden Welt angesichts ihres Elends beigetragen haben.

Meine Kollegen und ich entbieten Ihnen und den Kongreßdelegierten im Namen der indischen Seeleute herzliche Grüße und wünschen Erfolg in den Beratungen.

Joviano F. Soares, Sekretär

Von Dr. Walter Auerbach

Beste Wünsche zu einem dritten erfolgreichen Stockholmer Kongreß.

Von Johan Brautigam

Kollege Brautigam bedauerte, wegen Erkrankung seiner Gattin, die Einladung zum Kongreß nicht annehmen zu können und fuhr fort:

„Was ich von der ITF, den schwedischen Kollegen und ihren Organisationen denke, habe ich in dem Artikel ausgedrückt, den ich für die ITF-Zeitung über den Stockholmer Kongreß des Jahres 1928 schrieb. Was mehr kann ich sagen?“

Ich bedauere, daß wir nicht in Eurer Mitte sein können, aber wir werden in Gedanken an Euren Beratungen teilnehmen, von denen wir überzeugt sind, daß sie die ITF stärken werden. Wir wünschen Euch einen guten Kongreß, gute Kameradschaft und einen guten Geist im Kampf für Frieden, Freiheit und Wohlstand. Macht aus der guten alten ITF die weltumspannende Organisation aller Transportarbeiter.“

Von Frau Alida de Jager

Freundliche Grüße und beste Wünsche für einen erfolgreichen Kongreß und für weiteres Wachstum und Wohlergehen der ITF.

Verhandlungen:

Mittwoch, den 16. Juli 1952

Vormittagssitzung

Punkt 1 der Tagesordnung: Eröffnung und Begrüßungsansprachen

Die feierliche Kongreßeröffnung fand im Konzerthaus statt, alle übrigen Sitzungen im Parlamentsgebäude.

Robert Bratschi, Präsident der ITF, eröffnete die Sitzung kurz nach 10 Uhr.

Die Feier wurde verschönt durch folgendes musikalisches Programm eines von E. Eckert-Lundin dirigierten Orchesters:

Die Fingalshöhle, Konzert-Ouvertüre von Mendelssohn

Elegie aus der Gustav-Adolf-Suite von Alfvén

Pomp and Circumstance, Marsch von Elgar

„LO“-Marsch von Eckert-Lundin

Am Ende des ersten Teiles des Konzerts gab der Präsident, Robert Bratschi, dem Vorsitzenden des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes, Ragnar Helgesson, das Wort zu einer Begrüßungsansprache.

R. Helgesson (Vorsitzender des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes) hieß die Kongreßdelegierten im Namen der schwedischen Transportarbeiterorganisationen willkommen. Sie wüßten die Ehre zu schätzen, die ihnen mit der Abhaltung des 22. Kongresses der ITF in ihrem Land zuteil werde. Schweden habe das Glück, seit 140 Jahren in Frieden zu leben, so daß seine Städte und Dörfer nicht durch Bomben zerstört wurden und seine Frauen und Kinder keine im Krieg gefallenen Väter und Brüder betrauern müssen. Dies sei zweifellos weitgehend dem Glück zuzuschreiben, doch glaubten die Schweden, daß ihre sehr alte Verfassung etwas damit zu tun habe. Das schwedische Volk sei immer Herr im eigenen Haus gewesen und habe nie Sklaverei oder Leibeigenschaft gekannt. Sein Parlament sei eines der ältesten der Welt.

Diesen Umständen sei zweifelsohne die Tatsache zuzuschreiben, daß die schwedische Gewerkschaftsbewegung so stark ist. Die Regierung des Landes befinde sich seit mehr als zwei Jahrzehnten in den Händen der Sozialdemokratischen Partei. Das Volk bringe ihr Vertrauen entgegen. Der Sieg sei nicht leicht gewesen, und kein Fortschritt sei ohne tatkräftige Organisationsarbeit und harten Kampf erzielt worden.

In den Parlamentswahlen des Jahres 1948 habe die Sozialdemokratische Partei 112 Sitze im Unterhaus erhalten, d. h. drei Mandate weniger als die Hälfte. Im Oberhaus stehe die Partei noch besser da. Der Umstand, daß die Partei die Mehrheit verloren habe, habe der Regierung natürlich Sorgen bereitet, weshalb die Sozialdemokratische Partei und die Bauernpartei im Herbst 1951 übereingekommen seien, eine Koalitionsregierung zu bilden. Diese stütze sich auf ein Programm, dessen wichtigste Punkte eine unveränderte — d. h. neutrale und allianzfreie — Außenpolitik und die Sicherung des sozialen Fortschritts sind.

Eine Frage, die jahrelang zu Auseinandersetzungen zwischen den Arbeitern und den bürgerlichen Parteien Anlaß gegeben habe, sei die der Landesverteidigung gewesen. Seit dem schicksalschweren Frühling 1940 stehe diese Frage jedoch über den Parteien. Der soziale Fortschritt der letzten Jahre, der weitgehend das Werk des früheren Sozialministers Gustav Möller sei, habe eine Änderung der Haltung der Arbeiter in der Frage der Landesverteidigung bewirkt. Gustav Möller habe einmal mit berechtigtem Stolz gesagt: „Wir haben den schwedischen Arbeitern beigebracht, daß ihr Land verteidigungswert ist.“

Die schwedische Gewerkschaftsbewegung sei sehr stark. Zwischen 95 und 100 Prozent der Arbeiter seien organisiert. Größere Macht bedeute jedoch größere Verantwortung. Bei der Aufstellung ihrer Lohnforderungen müßten die Gewerkschaften solche Probleme berücksichtigen, wie das wirtschaftliche Gleichgewicht und die Erhaltung des Geldwertes. Nicht alle Arbeiter hätten jedoch Verständnis dafür. Jedes Jahr kämen Scharen junger Menschen zur Industrie, die betreut und gewerkschaftlich und politisch geschult werden müssen. Um die Tagesprobleme richtig zu verstehen, müsse man etwas von der geschichtlichen Entwicklung wissen, was auf viele junge Leute nicht zutrefe. Sie fänden im allgemeinen befriedigende Verhältnisse vor und wüßten nicht, daß zu ihrer Verwirklichung Anstrengungen erforderlich sind. Infolgedessen müßten sowohl der schwedische Gewerkschaftsbund als auch die Gewerkschaften selber große Beträge für Bildungszwecke ausgeben. Wie in anderen Ländern müsse die Arbeiterbewegung auch in Schweden dauernd gegen Unwissenheit und Ungültigkeit kämpfen. Sie hege jedoch die feste Hoffnung, daß es ihr schließlich gemeinsam mit den Kameraden der anderen Länder gelingen werde, eine bessere Welt aufzubauen, in der die Menschen in Frieden, Freiheit und Wohlstand zusammenleben können. Er glaube, daß der Kongreß der ITF in diesem Streben von Bedeutung sei, und er gebe der Hoffnung Ausdruck, daß der Kongreß erfolgreich sein möge.

Der Präsident (Robert Bratschi) dankte Helgesson für seine Begrüßungsworte und hielt alsdann folgende Ansprache:

Im Namen des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses heiße ich Sie zum 22. Kongreß der ITF in der schönen und stolzen Hauptstadt Schwedens herzlich willkommen.

Auf unserem letzten Kongreß in Stuttgart haben sich unsere österreichischen und finnischen Freunde um die Durchführung des diesjährigen Kongresses beworben. Wien ist aber heute, sieben Jahre nach Schluß des Krieges, immer noch eine besetzte Stadt, und die feindliche Haltung einer der Besatzungsmächte den freien Gewerkschaften gegenüber ließ die Durchführung des Kongresses in Wien nicht ratsam erscheinen. Helsinki aber ist zur Zeit Schauplatz der großen Olympischen Spiele, so daß uns unsere finnischen Kollegen jetzt nicht hätten empfangen können. Wir hoffen, daß die Lage in den beiden Ländern in kurzem günstiger sein wird für die Abhaltung eines internationalen Kongresses, so daß wir die freundliche Einladung unserer Organisationen in Österreich und Finnland später annehmen können.

Umso glücklicher war das Exekutivkomitee, das Angebot unserer Freunde in Schweden, den Kongreß durchzuführen, entgegennehmen zu dürfen. Es hat mit Freude beschlossen, den Kongreß in Stockholm durchzuführen.

Es ist nicht das erstmal, daß die ITF in Stockholm tagt. Es sind genau fünfzig Jahre her, seit die Delegierten der noch jungen und in den Anfängen stehenden ITF in Stockholm zusammenkamen. Dieser erste Stockholmer Kongreß ist in sehr bescheidenem Rahmen durchgeführt worden. Es waren zwanzig Delegierte, davon fünf aus den schwedischen Organisationen, anwesend. Es ist selbstverständlich, daß unser Freund Charlie Lindley, der im Jahre 1896 bei der Gründung der ITF an vorderster Stelle gestanden hat, auch am Kongreß des Jahres 1902 in Stockholm dabei war. Den im 87. Lebensjahr stehenden Freund Charlie Lindley kann ich auch heute als lieben Gast in unserer Mitte begrüßen, nachdem er der ITF von 1896 bis 1946 ununterbrochen als Mitglied, Vizepräsident und Präsident des Exekutivkomitees einzigartige Dienste erwiesen hat.

Zum zweitenmal sind die Delegierten im Jahre 1928 zum Kongreß nach Stockholm gefahren. Dieser Kongreß wurde, wie der gegenwärtige, im Reichstagsgebäude durchgeführt. Die ITF war inzwischen groß und stark geworden, und der Kongreß zählte 107 Delegierte. Der Kongreß hat mit der großangelegten Rede unseres leider viel zu früh verstorbenen Freundes E d o F i m m e n über die internationale Lage, im prächtigen Rahmen der Stadt Stockholm, mit der berühmten Gastfreundschaft unserer schwedischen Freunde und der Fahrt in das Land der Mitternachtssonne bei allen Teilnehmern, zu denen auch der Sprechende zu gehören die Ehre hatte, Eindrücke hinterlassen, die unvergeßlich geblieben sind.

Mit großer Freude haben diesmal 206 Delegierte und eine große Zahl Gäste und Beobachter die Reise nach Stockholm angetreten. Die Freude war um so größer, als wir wußten, in ein Land und eine Stadt zu kommen, wo ein sympathisches, intelligentes, friedliebendes und fleißiges Volk seine Geschicke in Freiheit selber bestimmt und in welchem die der ITF angeschlossenen fünf Organisationen uns allen in jeder Beziehung als Vorbilder dienen können. Nicht nur haben unsere schwedischen Organisationen ihren Mitgliedern Arbeitsbedingungen und Lebensverhältnisse erkämpft, die als mustergültig bezeichnet werden dürfen, sie stehen mit wenigen anderen Organisationen der nordischen Länder an der Spitze in bezug auf die internationale Solidarität. Nie hat die ITF erfolglos an die schwedischen Kameraden appelliert, wenn es darum ging, schwächeren Organisationen in anderen Ländern zu helfen, oder unserer internationalen Berufsorganisation in fernen Ländern den Boden vorzubereiten und ihren Einfluß zu stärken. Ein großer Teil der Mittel der stets opferbereiten schwedischen Arbeiter wird nicht für eigene Zwecke verwendet, sondern kommt den internationalen Organisationen und ihren schwächsten Gliedern zugute.

Was von den der ITF angeschlossenen Verbänden gesagt werden kann; gilt nicht weniger von der gesamten schwedischen Arbeiterbewegung. Der Schwedische Gewerkschaftsbund zählt über 1 300 000 Mitglieder, wozu noch 300 000 gewerkschaftlich organisierte Angestellte kommen. Die Konsumgenossenschaften zählen mehr als eine Million Mitglieder, und der Sozialdemokratischen Partei des Landes sind nicht weniger als 750 000 Männer und Frauen angeschlossen, die bei den wichtigsten Wahlen der neuesten Zeit mehr als 1 800 000 Stimmen aufzubringen vermochten. Seit mehr als drei Jahrzehnten hat die Sozialdemokratische Arbeiterpartei die Regierungsgewalt allein ausgeübt oder hat die Regierung doch maßgebend beeinflußt. Immer größer sind die Volksmassen geworden, die den Arbeiterorganisationen das Vertrauen geschenkt haben und ihnen folgen.

Das Werk der schwedischen Organisationen ist imposant. Die Produktionskraft des Landes ist unter dem Einfluß der Führung der Arbeiterorganisationen gewaltig gestiegen; entsprechend hat der Anteil der Arbeit am Ertrag zugenommen. Die soziale Gerechtigkeit und der Wohlstand des Volkes sind größer geworden. Die Sozialversicherung ist besser ausgebaut als in den meisten anderen Ländern. Die Volksgesundheit ist auf einem selten hohen Stand. Aber die Organisationen der schwedischen Arbeiter, Angestellten und Beamten denken nicht daran, auf ihren Lorbeeren auszuruhen. Sie haben sich selbst auf ihren Tagungen, die vor kurzer Zeit stattgefunden haben, neue und kühne Ziele gesteckt, die sicher erreicht werden.

Es ist kein Wunder, daß die schwedische Arbeiterbewegung Männer von internationalem Format hervorgebracht hat. Aus nächster Nähe kennen wir Charlie Lindley. Aus der politischen Bewegung seien nur die Namen zweier verstorbener großer Staatsmänner der jüngsten Geschichte genannt: Hjalmar Branting und Peer Albin Hansson. Der erstere war die treibende Kraft in der Zeit des Durchbruchs der Demokratie in diesem Lande. Er hat aber weit darüber hinaus die internationale Arbeiterbewegung entscheidend im Geiste der Freiheit und der Demokratie beeinflußt und war einer der bedeutendsten Männer an der Spitze des ersten Völkerbundes in Genf. Wenn die Organisationen der schwedischen Arbeiter diesem Manne in Form der Errichtung eines Denkmals, das kürzlich hier in Stockholm enthüllt worden ist, die verdiente Ehre erwiesen haben, so schließt sich die gesamte organisierte Arbeiterschaft der freien Welt dankbaren Herzens dieser Geste an.

Das große Aufbauwerk des schwedischen Volkes ist restlos auf dem Boden der Demokratie und der Freiheit entstanden. Allen radikalen Phrasen abhold, hat die Arbeiterbewegung dieses Landes nie mit der Diktatur gespielt. Dieser ehrliche, saubere und gerade Weg hat in entscheidender Weise zum Aufstieg beigetragen. Er hat die Bewegung auch vor Spaltungen kommunistischer oder anderer Art bewahrt.

Es ist für uns eine besondere Ehre und Freude, eine Reihe führender Persönlichkeiten der schwedischen Regierung und der Arbeiterorganisationen unseres Gastlandes begrüßen zu dürfen. Es sind anwesend die Herren: John Lingman, Zivilminister und als fr. Präsident des schwedischen Eisenbahnerverbandes ein alter Kollege von uns, als Vertreter der schwedischen Regierung; Erik Upmark, Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen; Stig Radhe, Stadtsekretär, als Vertreter der Stadt Stockholm; Axel Strand, Präsident des Schwedischen Gewerkschaftsbundes; Otto Nordenskjöld, stellv. Generalsekretär des Schwedischen Angestelltenbundes; P. Williamson, Labour Attaché bei der britischen Gesandtschaft in Stockholm; C. R. Atkinsen, Labour Attaché bei der amerikanischen Gesandtschaft in London; David Saposs und J. F. Heath von der „Mutual Security Agency“; S. Thorsson vom Internationalen Arbeitsamt; J. Dubus von der Internationalen Eisenbahnkongreß-Vereinigung. Ich begrüße ebenfalls die Kollegen Arthur Deakin, in seiner Eigenschaft als Gastdelegierter des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, D. Follows von der Internationalen Vereinigung der Flugzeugführerverbände und John Christensson von der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation.

Als Ehrengäste unseres Kongresses kann ich bei uns begrüßen unsere alten Freunde: Charlie Lindley, A. Borgsted, S. Christiansson, A. Forslund, F. W. Franzén und A. Lofgren aus Schweden, F. Landskroon aus Holland

und K. Maxamin aus Polen, zur Zeit emigriert in Belgien. Ebenfalls eingeladen war Johan Brautigam aus Holland. Er hat uns jedoch in einem Schreiben mitgeteilt, daß er wegen Erkrankung seiner Gattin nicht kommen kann. Alle diese Kameraden haben sich während Jahrzehnten in verschiedener Eigenschaft um die ITF verdient gemacht.

In Stuttgart haben wir eine ganze Anzahl Kameraden geehrt, die sich im Kampfe gegen Faschismus und Nazismus, zum Teil unter dem Einsatz ihres Lebens, besondere Verdienste erworben haben.

Das faschistische und nazistische Gift ist noch nicht vollständig ausgetilgt.

In mehreren Ländern, vorab in Spanien und Argentinien, sind immer noch ganz- und halbfaschistische Regierungen an der Macht, die ihr schändliches Handwerk der Unterdrückung der freien Arbeiterbewegung weiterführen und selbst nicht vor der Ermordung von Menschen zurückschrecken, die kein anderes Verbrechen begangen haben, als an die Ideale von Freiheit und Demokratie zu glauben und sich dafür einzusetzen. In Argentinien hatten unter dem Terror des bestehenden Regimes besonders auch die Organisationen der Seeleute und Eisenbahner zu leiden, die im ungleichen Kampf um Freiheit und Menschenrechte unterlegen sind. Soweit es der ITF möglich war, hat sie die tapferen Kameraden moralisch und materiell unterstützt. Wir sind sicher, daß der Tag kommen wird, wo auch in Argentinien und Spanien wieder das Banner der Freiheit wehen wird und unsere verfolgten und in die Emigration getriebenen Freunde wieder in ihrer Heimat für ihre Ideale eintreten können. Hier möchte ich einen besonderen Gruß an zwei dieser mutigen Kameraden richten, die sich heute unter uns befinden: Trifon Gómez, der unbestrittene Führer der spanischen Eisenbahner, der seit vielen Jahren im Exekutivkomitee der ITF wertvolle Dienste leistet, und Juan Carlos Mason, der die Seeleute und Hafenarbeiter Argentinens vor zwei Jahren in ihrem heldenhaften Kampf gegen das Peronregime angeführt hat.

Auch in den Stammländern des Faschismus und Nationalismus ist diese Pest noch nicht vollständig ausgerottet. Weder in Deutschland noch in Italien fehlt es an einflußreichen Anbetern der früheren Diktatoren, denen neben den Regierungen auch die Arbeiterbewegung der freien Länder die volle Aufmerksamkeit schenken muß, wenn die Gefahr von Rückfällen endgültig gebannt werden soll. Die Gefahr ist um so größer, als die Anhänger der faschistischen Diktatur, wie vor dem zweiten Weltkrieg, in den genannten Ländern offensichtlich mit den kommunistischen Feinden der freien Arbeiterbewegung und des sozialen Fortschrittes zusammenarbeiten.

In den vom Bolschewismus beherrschten Ländern hat ein ruchloses Regime systematischer Unterdrückung jede freiheitliche Regung unmöglich gemacht. Ohne sich ein genaues Bild von den Verhältnissen hinter dem „Eisernen Vorhang“ machen zu können, vermitteln die Nachrichten über endlose Verfolgungen, Säuberungen, Verbannungen, Verschickungen in Konzentrationslager, Verurteilungen zur Zwangsarbeit und Hinrichtungen doch einen genügenden Einblick, um die menschenunwürdigen Zustände und Methoden erkennen und die seelischen und physischen Qualen der Völker, die ihnen ausgesetzt sind, ermessen zu können. Wer, wie die ITF und die ihr angeschlossenen Organisationen, für Freiheit und Menschenwürde kämpft, darf nie aufhören, die Wahrheit festzustellen und die bestehenden Zustände zu brandmarken.

Diktatur, Imperialismus und Krieg waren zu allen Zeiten menschlicher Geschichte nahe beieinander. Solange ein großer Teil der Völker von Diktatoren, gleich welcher Farbe, unterdrückt wird, ist die Menschheit der Kriegsgefahr ausgesetzt. Verlogene Friedensparolen, wie sie früher von Nationalsozialismus und Faschismus und in neuester Zeit von den Kommunisten ausgegeben werden, vermögen an dieser Tatsache nichts zu ändern. Es handelt sich um verbrecherische Mittel, um die wirkliche Absicht zu tarnen und den Krieg besser vorbereiten zu können.

Der Krieg in Korea, der seit zwei Jahren wütet, bereits Hunderttausenden Leben und Gesundheit gekostet hat und dessen Ende trotz dem hektischen Spiel mit dem Waffenstillstand nicht abzusehen ist, ist nur ein Hinweis auf die der gesamten Menschheit drohenden Gefahren. Hinterindien ist ein weiteres Kapitel, das mit anderen Gefahrenherden in verschiedenen Teilen der Welt das düstere Bild vervollständigt. Mit ernster Besorgnis muß die Zuspitzung der Lage in Europa festgestellt werden. Die Vorkommnisse im Baltischen Meer und die sich mehrenden Zwischenfälle um den „Eisernen Vorhang“ beleuchten schlaglichtartig die wachsende Verschärfung. Wo bei der Berichterstattung über alle diese schmerzlichen Zwischenfälle die Wahrheit und wo die unverschämte Verdrehung und Entstellung der Tatsachen zu suchen sind, braucht keiner weiteren Erörterung.

Angesicht dieser Tatsachen ist die Erstarkung der demokratischen Staaten des Westens als wichtigster Faktor im Kampfe um die Erhaltung des Friedens anzusehen. Die weitere Stärkung der militärischen Macht des Westens muß daher auch von den freien Gewerkschaften nach Möglichkeit unterstützt werden. So wichtig aber die militärische Abwehrbereitschaft ist, so wenig dürfen die wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben in den demokratischen Staaten vernachlässigt werden. Die Armut, immer und überall wo sie hinkommt, macht die Völker für Kommunismus und Diktatur anfällig; geordnete wirtschaftliche Verhältnisse und soziale Gerechtigkeit aber sind die besten Garanten für die Erhaltung von Demokratie, Freiheit und Frieden.

Vor allem muß vermieden werden, daß, wie in den Dreißigerjahren, Krise und Arbeitslosigkeit die Menschheit zur Verzweiflung bringen und gewissenlosen Diktatoren in die Arme treiben. Dafür, daß die Wirtschaftskrise kein Ereignis ist, das wie eine Naturkatastrophe über die Menschen hereinbricht, sondern daß sie mit vernünftigen Maßnahmen verhindert werden kann, ist das Land, dessen Gastfreundschaft wir genießen, ein sprechendes Beispiel.

In einer der Erhebungen der Vereinigten Nationen war kürzlich zu lesen, daß in der Welt noch 180 Millionen Wohnungen erstellt werden müssen, nur um die dringenden und elementarsten Bedürfnisse zu befriedigen. Wenn für jede Wohnung nur 1000 Dollar an Baukosten aufgewendet werden müssen, so ergibt sich daraus ein totaler Aufwand von 180 Milliarden Dollar. Nicht besser als um die Wohnungen steht es aber um Kleidung und Nahrung von Hunderten von Millionen Menschen. Der Umfang der nicht befriedigten Bedürfnisse ist unabsehbar groß. Entsprechend groß aber sind die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich aus diesen unbefriedigten Bedürfnissen bei vernünftiger Organisation der Wirtschaft ergeben. Daß aber ein Wirtschaftssystem, bei welchem die Rendite und der Profit die allein treibenden Kräfte sind, den Anforderungen nicht mehr gerecht werden kann, liegt auf der Hand. Ordnung in der Wirtschaft und Freiheit auf geistigem Gebiet dürfen keine Gegensätze bleiben. Sie

müssen sich zu einer Synthese zusammenfinden, wie sie in der von den freien Gewerkschaften geforderten Gemeinwirtschaft enthalten ist, wenn die Menschheit von neuen schweren Erschütterungen verschont bleiben soll.

Um eine neue Wirtschaftskrise zu verhindern und die Vollbeschäftigung sicherzustellen, braucht es keinen Krieg und keine Kriegsvorbereitung. Es braucht nur vernünftige Organisation der notwendigen Arbeiten für die Erfüllung der bescheidensten und legitimsten Bedürfnisse der Menschen.

Die ITF hat seit ihrem letzten Kongreß in Stuttgart wieder erfreuliche Fortschritte gemacht. Sie hatte Ende 1951 145 angeschlossene Organisationen in 49 Ländern mit rund fünf Millionen Mitgliedern. 17 Organisationen in zwölf verschiedenen Ländern mit 137 000 Mitgliedern sind ihr seit dem letzten Kongreß neu beigetreten.

Trotz der erzielten Erfolge gibt es noch zahlreiche Länder, wo Transportarbeiterorganisationen bestehen, die der ITF noch nicht angeschlossen sind. In anderen Ländern sind die Transportarbeiter gar noch nicht gewerkschaftlich organisiert. Es handelt sich dabei besonders um wirtschaftlich stark zurückgebliebene Länder, deren Entwicklung eine der großen Aufgaben der freien Völker und ihrer gewerkschaftlichen Organisationen ist.

Zwischen zahlreichen nichtangeschlossenen Organisationen und der ITF bestehen mehr oder weniger enge Verbindungen, so daß mit weiteren Anschlüssen im Laufe der Zeit gerechnet werden kann.

Unmöglich ist zur Zeit der Kontakt mit den Organisationen hinter dem „Eisernen Vorhang“. In einzelnen westeuropäischen Ländern bestehen bedeutende Organisationen, die unter kommunistischer Führung stehen und daher der ITF fernbleiben. Trotz großer Schwierigkeiten müssen die Anstrengungen fortgesetzt werden, um die Aufklärung auch in die Reihen dieser Arbeiter zu tragen. Gewisse Ereignisse der neuesten Zeit, besonders in Frankreich und Italien, dürften darauf hinweisen, daß diese Arbeit nicht ganz aussichtslos ist.

Die sieben Berufssektionen der ITF haben seit dem letzten Kongreß eine äußerst rege Tätigkeit entfaltet. In zahlreichen Konferenzen sind die Berufsfragen eingehend besprochen und vom Sekretariat sachkundig bearbeitet worden. Besondere Aufgaben hatte die Seeleutesektion im Zusammenhang mit den unter der Panamaflagge stehenden Schiffen zu lösen. Die beiden Sektionen der Eisenbahner und der Arbeiter des Straßenverkehrs leisten Pionierarbeit auf dem Gebiete der Organisation des europäischen Verkehrs und setzen die Anstrengungen fort, um im internationalen Maßstab die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

Der Generalrat tagte zweimal, das Exekutivkomitee sechsmal und der Geschäftsführende Ausschuß sechzehnmal, um die ihnen gestellten Aufgaben zu lösen.

Nach der Gründung der Verkehrsabteilung des kommunistischen WGB ist versucht worden, das Wirtschaftsleben der freien Länder systematisch zu untergraben. Zum Zwecke der Abwehr dieser Störversuche hat die ITF Aktionsausschüsse geschaffen, die auf den Schiffen der europäischen Meere und in den Häfen unter schwierigen Verhältnissen erfolgreiche Arbeit geleistet haben.

Entsprechend dem Beschluß des Stuttgarter Kongresses hat das Exekutivkomitee im Benehmen mit einem besonders für diese Aufgabe ein-

gesetzten Ausschuß eine Revision der Satzungen vorbereitet. Der Kongreß wird über die Anträge, die ihm unterbreitet werden, Beschluß zu fassen haben.

Um die Verbindungen mit den eigenen Organisationen in Übersee möglichst eng zu gestalten und um uns über die Verhältnisse in Ländern besser informieren zu können, wo wir noch keine Möglichkeit hatten, Fuß zu fassen, unterhält die ITF in New York in Verbindung mit dem IBFG ein eigenes Büro und in Bombay eine Informationsstelle. Ein weiteres Zweigsekretariat ist in Havanna errichtet worden.

Mit den anderen internationalen Berufsorganisationen unterhält die ITF enge Beziehungen. Das gleiche trifft zu für den IBFG, mit dem sich die Zusammenarbeit auf dem Boden vollständiger Freiheit und Gleichberechtigung abwickelt. Mehr ist darüber in dem Ihnen zu diesem Thema vorliegenden Bericht gesagt. Ich möchte deshalb hier nur auf die rasche und erfreuliche Entwicklung des IBFG hinweisen. Er zählt in sozusagen allen Ländern der freien Welt weit über 50 Millionen Mitglieder und übt in der Arbeiterbewegung einen entsprechenden Einfluß aus. Er hat im letzten Jahre in Mailand einen erfolgreichen und viel beachteten Kongreß durchführen können.

Der Geist, in dem ITF und IBFG ihre Tätigkeit entfalten, ist der Geist der Freiheit, der sozialen Gerechtigkeit und des Friedens. In diesem Geiste sollen auch die Verhandlungen unseres Kongresses geführt werden.

Alsdann erhoben sich die Delegierten, während der Präsident die Namen der in den vergangenen zwei Jahren verstorbenen Kollegen verlas, die sich um die ITF verdient gemacht haben, und daran erinnerte, daß der Todestag *Edo Fimmens*, des früheren Generalsekretärs der ITF, sich Ende 1952 zum zehnten Male jähren wird.

Darauf erklärte er den Kongreß als eröffnet.

John Lingman (Zivil- und Arbeitsminister, früherer Vorsitzender des schwedischen Eisenbahnerverbandes) dankte der ITF für die Einladung zur Teilnahme an der Eröffnungsfeier, besonders weil er damit die Gelegenheit erhalten habe, mit vielen alten Freunden wieder einmal zusammenzutreffen. Er sei sich bewußt, daß viele der Fragen, die vom Kongreß besprochen würden, allen Ländern gemeinsam seien. Viele der dringenden Probleme, mit denen er sich in seinem eigenen Land befassen müsse, hingen von internationalen Wirtschaftsfaktoren ab.

In der Friedenszeit — wenn man die Zeit, die die Welt jetzt durchmache, so nennen könne — träten so manche beunruhigende Probleme auf, von denen alle auf die eine oder andere Weise berührt würden. Besorgnis über die Zukunft führe zu einer Vergrößerung der Rüstungen und Militärausgaben. Die sich daraus ergebende Nachfrage nach Artikeln und Produkten jeder Art verursache steigende Preise und manchmal heftige Wirtschaftsschwankungen. Diese Schwankungen seien in Schweden sehr stark gewesen, was seltsamerweise zum Teil den hohen Preisen zuzuschreiben gewesen sei, die für einige seiner Exporte bezahlt wurden. Die ausländische Nachfrage nach diesen Erzeugnissen habe das Preisniveau im Inlandsmarkt hinaufgedrückt, weil die heimischen Verbraucher ungefähr dieselben Preise bezahlen mußten, die andere Länder zu zahlen bereit waren. Dies habe selbstverständlich denjenigen, denen es um die Erhaltung und Verbesserung des Lebensstandards ging, große Besorgnis und Beunruhigung verursacht. Er glaube, daß diese Bestrebungen trotz der Schwierigkeiten

ziemlich erfolgreich gewesen seien. Die Lage großer Bevölkerungsteile sei bedeutend verbessert worden.

Ein Wesenszug der schwedischen Wirtschaftspolitik sei die Erhaltung der Vollbeschäftigung. Seit dem Kriege sei man darin erfolgreich gewesen. Es lasse sich sagen, daß dies zur Hauptsache der vor allem in den Exportindustrien herrschenden Konjunktur zuzuschreiben sei. Die Behörden seien jedoch jederzeit zum Eingreifen bereit, wenn die Lage sich verändern sollte. In letzter Zeit sei ein gewisser Rückgang der Ausfuhren zu verzeichnen gewesen, doch sei er nicht von solcher Bedeutung gewesen, daß man Arbeitslosigkeit hätte befürchten müssen.

Der schwedischen Regierung liege es daran, daß Arbeit für alle vorhanden ist, weil Schweden es sich nicht leisten könne, untätige Einwohner zu haben. Eine solche Politik erfordere jedoch enge Zusammenarbeit zwischen der Gewerkschaftsbewegung und der politischen Partei, die das Land regiert. Man habe versucht, den Kontakt aufrecht zu erhalten und die Zusammenarbeit zu verbessern. Beide Partner seien sich voll und ganz bewußt, daß sie ihren Teil der Verantwortung auf sich nehmen und diejenigen Schritte unternehmen müssen, die notwendig sind, um jeden weiteren Wertverlust der Währung zu vermeiden.

In einer Zeit wie der gegenwärtigen seien oft ziemlich rasche und heftige Umstellungen nötig, um mit Veränderungen in der Nachfrage und der technischen Entwicklung Schritt zu halten. Dies treffe besonders auf das Verkehrsgebiet zu, sowohl national als auch international. Die entstehenden Probleme könnten durch den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bedeutend verschärft werden. Er glaube nicht, daß es ratsam wäre, diesen Wettbewerb abzuschaffen. Man müsse jedoch den daraus entstehenden Problemen gebührende Aufmerksamkeit schenken, damit der Wettbewerb sich in gesunden Bahnen bewegt und der Gemeinschaft und dem Verkehrspersonal nicht schadet. Er habe vernommen, daß dies eines der Probleme sei, die den Kongreß in den folgenden Tagen stark beschäftigen würden, und er glaube, daß es ein Gebiet darstelle, das mit Nutzen besprochen werden kann.

Zum Schluß erklärte Herr Lingman, daß er dem Kongreß die Grüße der schwedischen Regierung überbringe. Gleich seinem Vordränger heiße er den Kongreß willkommen. Er hoffe, daß die Arbeit des Kongresses den Arbeitern auf dem von den Delegierten vertretenen wichtigen Gebiet zum Vorteil gereichen möge.

Stig Rahde (Stadtsekretär, Vertreter des Stockholmer Stadtrates) sagte, daß diejenigen, die wie er die Behandlung von Verkehrsproblemen nicht zu ihren täglichen Pflichten zählen, sich wahrscheinlich nur selten der großen Transportleistungen bewußt werden, die mit fast jedem Aspekt ihres täglichen Lebens verbunden sind. Erst wenn etwas nicht klappe — wenn sie zum Frühstück nicht die Morgenzeitung erhielten oder gewisse Ersatzteile für ihr Auto nicht erhalten könnten — begännen sie überhaupt an den Transport zu denken.

Der Transport sei jedoch ein sehr wichtiger Teil, wenn nicht sogar das eigentliche Rückgrat der modernen Gesellschaft. Eine Verbesserung der Transportverhältnisse sei erforderlich zur industriellen Entwicklung und fortschreitenden Hebung des Lebensstandards. Es sei allerdings auch notwendig, die Lebensverhältnisse der Arbeitnehmer im Verkehr zu verbessern, besonders weil diese großen Arbeitergruppen oft unter ungünstigen

Bedingungen ihre Aufgabe erfüllen müßten, bei Tag und bei Nacht, im Sommer und im Winter und bei jeder Art von Witterung.

Besonders in einem Land wie Schweden mit seinen großen Entfernungen, seinen weit auseinanderliegenden Industrien und landwirtschaftlichen Gebieten und seinen spärlich bevölkerten Landstrichen, ein Land, dessen Handel und Industrie enge Beziehungen mit fremden Ländern erfordern, von denen es viele Güter beziehen muß, nehme der Verkehr einen hervorragenden Platz unter den Problemen des Landes ein. Der Transport sei ein entscheidender Faktor, nicht nur national, sondern auch im Austausch von Gütern und Dienstleistungen zwischen Ländern und Völkern; und man könne mit Recht sagen, daß der Transportarbeiter der Träger des Internationalismus ist.

Er freue sich, daß die ITF Stockholm als Kongreßort auserwählt habe. Stockholm sei nicht nur eine hübsche Stadt mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten, sondern besitze auch Verkehrsprobleme, wie es sie wahrscheinlich nur in wenigen Städten gebe. Stockholm bestehe aus einer Gruppe dichtbevölkerter Inseln, die durch den See Mälaren und die Ostsee voneinander getrennt und nur durch wenige Brücken verbunden sind, von denen einige täglich von nicht weniger als 60 000 Fahrzeugen überquert werden.

Die Stadt habe erst gerade mit einer revolutionären Umgestaltung der Verkehrsanlagen begonnen, um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Das größte in Ausführung befindliche Projekt, die U-Bahn, falle den Besuchern nicht besonders auf. Es habe jedoch einen sehr großen Einfluß auf die Finanzen der Stadt, denn die Baukosten beliefen sich insgesamt auf über 250 Millionen Schwedische Kronen. Die Schwierigkeiten des Straßenverkehrs in Stockholm erreichten am Nachmittag ihren Höhepunkt, jedoch hoffe er, daß dieser Umstand den Delegierten am folgenden Tag um 16 Uhr keine allzugroßen Schwierigkeiten bereiten werde. Die Stadt Stockholm hoffe nämlich, sie dann im Rathaus als ihre Gäste begrüßen zu dürfen, wo der Präsident des Stadtrates sie empfangen werde.

Der Präsident dankte den Herren Helgesson, Lingman und Rahde für ihre Begrüßungsworte, dem Stadtrat für die freundliche Einladung zum Empfang im Rathaus am folgenden Tag, Herrn Eckert-Lundin und seinem Orchester für ihre Darbietungen und den für die organisatorischen Vorkehrungen Verantwortlichen für die Vorbereitung der Eröffnungsfeier und des Kongresses. Er machte die Delegierten darauf aufmerksam, daß die weiteren Sitzungen im Sitzungssaal des Parlaments stattfinden würden.

Schluß der Sitzung.

Mittwoch, den 16. Juli 1952

Nachmittagssitzung

Fortsetzung der Begrüßungsansprachen

Der Präsident gab beim Zusammentreten des Kongresses am Mittwochnachmittag, dem 16. Juli, im Parlamentsgebäude bekannt, daß zunächst Kollege Charles Lindley, früherer Präsident der ITF, und Herr S. Thorssen für das Internationale Arbeitsamt Begrüßungsansprachen halten würden.

Charles Lindley sagte, es sei für ihn ein großes Vergnügen, den Kongreß wiederum im schwedischen Parlamentsgebäude willkommen heißen zu dürfen. Er hoffe, daß der Aufenthalt in Stockholm den Delegierten ge-

fallen werde und daß der Kongreß erfolgreich sein möge. Leider könne der Kongreß nicht wie 1928 mit einer Reise ins Land der Mitternachtssonne abgeschlossen werden, weil diesmal die Zahl der Delegierten soviel größer sei. Trotzdem hoffe man, ihnen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Er entschuldigte sich dafür, daß die Delegierten im Sitzungssaal nicht rauchen dürften; da er sich jedoch 34 Jahre lang damit habe abfinden müssen, hoffe er, daß die Delegierten sich bereitfinden würden, während einer Woche dasselbe zu tun. In den Gängen und anstoßenden Räumen sei das Rauchen gestattet.

Er erinnerte daran, daß seit dem Kongreß 1928 der zweite Weltkrieg stattgefunden und die ITF viele Kameraden verloren habe, die damals noch dabei waren, wie Edo Fimmen, Charlie Cramp, Ben Tillett, Forslund, Mahlman, um nur einige zu erwähnen. Er sei überzeugt, daß die Beschlüsse dieses Kongresses gute seien und die ITF wiederum einen Schritt vorwärtsbringen würden.

S. Thorssen (Internationales Arbeitsamt) sagte, es sei für ihn ein Vergnügen und eine große Ehre, dem Kongreß die Grüße des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes, des Herrn David Morse, zu überbringen, der ihn ersucht habe, dem Kongreß für die Einladung zu danken und ihm Erfolg zu wünschen. Herr Morse bedaure es sehr, daß es ihm unmöglich sei, dem Kongreß persönlich beizuwohnen, wie es einer seiner Vorgänger im Amte des Direktors des IAA, Herr Harold Butler, getan habe, der am letzten Vorkriegskongreß der ITF teilgenommen habe, und dem die höchste Auszeichnung der ITF, das Goldene Abzeichen, verliehen worden sei. Er glaube, daß alle Anwesenden die Internationale Arbeitsorganisation kennen und wissen, daß sie in den Händen der organisierten Arbeiterschaft ein großartiges Instrument zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse und zur Förderung des sozialen Fortschritts und der sozialen Gerechtigkeit sein kann, die die einzige solide Grundlage eines dauerhaften Friedens seien. Enge Beziehungen hätten schon immer zwischen der IAO und der ITF bestanden, dieser mächtigen, aktiven und realistischen Internationale — vielleicht internationalsten aller Internationalen —, die immer ein bedeutender Kunde oder Arbeitgeber der IAO gewesen sei. Er könne verstehen, daß man manchmal angesichts der mit dem IAO-Verfahren verbundenen Verzögerungen etwas ungeduldig gewesen sei, und er werde sich hüten, den Eindruck der Langatmigkeit noch zu verstärken, indem er die Aufmerksamkeit des Kongresses allzulange in Anspruch nehme. Er brauche die Bande, die zwischen der ITF und der IAO existierten, nicht in allen Einzelheiten zu schildern. Ein großer Teil der verschiedenen Formen dieser Beziehungen seien in dem Bericht behandelt, den das Sekretariat der ITF dem Kongreß vorgelegt habe, wie auch in dem kurzen Überblick über die Geschichte und Tätigkeit der ITF, den Herr Becu vor kurzem veröffentlicht habe. Er möchte jedoch auf den sechsten Bericht der IAO an die Vereinten Nationen hinweisen, in welchem eine Fülle von Auskünften über die Tätigkeit der IAO auf dem Gebiete der Seefahrt zu finden sei, einschließlich ihrer Zusammenarbeit mit der Weltgesundheitsorganisation im Ausschluß für Seeleutehygiene, eine Frage, die in einer kürzlichen Ausgabe der „International Labour Review“ von einem hervorragenden norwegischen Sachverständigen, Dr. Karl Ewan g, ebenfalls behandelt worden sei.

Er möchte auch einiges sagen über die im Mai durchgeführte Siebzehnte Tagung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (Joint Maritime Commission — JMC) der IAO. Anlässlich dieser Tagung habe die JMC beschlossen,

dem Verwaltungsrat des IAA die Durchführung einer regionalen asiatischen Seefahrtskonferenz im Februar oder Mai 1953 zu empfehlen zur Behandlung eines Berichtes des Generaldirektors des IAA, der bei der Anheuerung asiatischer Seeleute angewandten Methoden in asiatischen Häfen und der Wohlfahrt der asiatischen Seeleute in asiatischen Häfen. Die JMC habe empfohlen, daß Frankreich, die Niederlande, Norwegen und Großbritannien als Länder mit Seefahrtsinteressen in Asien zur Teilnahme aufgefordert werden sollten. Die Delegationen würden aus Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern bestehen.

Die JMC habe außerdem mit 12 gegen 0 Stimmen — die Reeder enthielten sich der Stimme — beschlossen, den Verwaltungsrat um die Einsetzung eines besonderen Sachverständigenausschusses zu ersuchen zwecks baldiger Annahme internationaler Vorschriften über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer durch die Internationale Arbeitskonferenz. Das IAA habe vor kurzem einen ersten Bericht über die Arbeitsverhältnisse in der Hochseefischerei veröffentlicht. Einer der Hauptpunkte auf der Tagesordnung der JMC sei ein Vorschlag der Seeleutevertreter gewesen, der forderte, daß der Verwaltungsrat eine dreigliedrige Regionalkonferenz zur Besprechung der Arbeitszeit und der Besetzung im Seenahtverkehr Nordwesteuropas einberufen soll bzw., daß ein dreigliedriger Unterausschuß eingesetzt werden soll, um die Notwendigkeit einer solchen Konferenz abzuklären. Die Reeder hätten sich diesem Vorschlag widersetzt, so daß das Abstimmungsergebnis 12 gegen 12 Stimmen betragen habe.

Diese EntschlieÙung würde nun dem Verwaltungsrat zur Kenntnis gebracht.

Die Seeleute hätten auch vorgeschlagen, das IAO-Übereinkommen über Heuern, Arbeitszeit und Besetzung der Internationalen Arbeitskonferenz des Jahres 1953 zur Revision vorzulegen, mit der Absicht, zur Erleichterung der Ratifizierung eine Zweiteilung des Übereinkommens herbeizuführen. Auch diesem Vorschlag hätten sich die Reeder widersetzt, so daß die Angelegenheit nun dem Verwaltungsrat zur Prüfung vorgelegt würde.

Er gab zu, daß die negative Haltung der Reeder in bezug auf Vorschläge, die für die Seeleute so lebenswichtig sind, für diese ziemlich entmutigend sein muß. Es überrasche deshalb nicht, daß wieder einmal eine Veränderung des Aufbaus der JMC — der ungleich anderer sog. Industrieausschüsse und der IAO nicht dreigliedrigen, sondern zweigliedrigen Charakters sei — zur Diskussion gestellt werde. Trotz dieser und anderer Schwierigkeiten sei er jedoch überzeugt, daß die enge und vertrauende Zusammenarbeit zwischen der ITF und der IAO nicht nur andauern, sondern sich noch verstärken würde im Interesse der großen und wichtigen Arbeitergruppe, die sie vertrete. Die IAO sei der ITF für die in guten und schlechten Zeiten erwiesene loyale Unterstützung dankbar. Sie haben die Errungenschaften der ITF immer mit großem Interesse verfolgt, und er fühle sich glücklich, wiederum mit ihren Delegierten zusammen zu sein — er habe dem Kongreß des Jahres 1921 beigewohnt —, den Beratungen zuzuhören und dem IAA darüber Bericht erstatten zu können. Er wünsche dem Kongreß jeden Erfolg.

Der Präsident dankte den beiden Vorrednern für ihre freundlichen Worte und gab bekannt, daß das Exekutivkomitee in seiner Eigenschaft als Geschäftsordnungsausschuß vorschläge, Punkt 11 der Tagesordnung, Satzungsrevision, unmittelbar nach Punkt 3, Wahl eines Madatprüfungsausschusses und eines EntschlieÙungsausschusses, zu behandeln. Diese

Empfehlung erfolge, damit die Bestimmungen der neuen Satzungen in allen Abstimmungen des Kongresses angewandt werden könnten.

Punkt 3a der Tagesordnung: Wahl eines Mandatprüfungsausschusses

Man kam überein, daß der Mandatprüfungsausschuß aus je einem Vertreter der Beneluxgruppe, Deutschlands, Skandinaviens, Großbritanniens und Frankreichs zusammengesetzt sein sollte, die von den Gruppen selbst zu wählen wären. Folgende Namen wurden später eingereicht und genehmigt:

Beneluxgruppe	<i>R. Dekeyzer</i>
Deutschland	<i>L. Oetzman</i>
Frankreich	<i>J. Philipps</i>
Großbritannien	<i>D. Tennant</i>
Skandinaviern	<i>R. Helgesson</i>

Punkt 3b der Tagesordnung: Wahl eines Entschließungsausschusses

Ein ähnliches Verfahren wurde bei der Wahl des Entschließungsausschusses angewandt. Ernannet wurden:

Benelux	<i>H. J. Kanne</i>
Deutschland	<i>H. Hildebrand</i>
Frankreich	<i>F. Laurent</i>
Griechenland	<i>P. Kalapothakis</i>
Großbritannien	<i>J. B. Thorneycroft</i>
Italien	<i>A. Maffei</i>
Japan	<i>T. Nishimaki</i>
Österreich	<i>A. Thaler</i>
Schweiz	<i>E. Haudenschild</i>
Skandinaviern	<i>J. K. F. Jensen</i>
Spanien	<i>A. Perez</i>
Vereinigte Staaten	<i>C. E. Goodlin</i>

Punkt 11 der Tagesordnung: Satzungsrevision

Der Präsident ersuchte den Kollegen A. Deakin, im Namen des EK Bericht zu erstatten.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband): Ich habe die Aufgabe, einleitend zum Entwurf der revidierten Satzungen zu sprechen, der Ihnen zugestellt wurde, und mit dessen Inhalt Sie vertraut sein dürften.

Der Satzungsausschuß, der nach dem Stuttgarter Kongreß des Jahres 1950 eingesetzt wurde, hat drei Tagungen durchgeführt. Er hat versucht, die Satzungen der ITF den heutigen Erfordernissen anzupassen und einige Bestimmungen zu entfernen, die mit den gegenwärtigen Verhältnissen in keinem Zusammenhang mehr stehen. Das EK hält es für erwünscht, daß diese Angelegenheit schon jetzt behandelt wird, damit die neuen Satzungen auf diesem Kongreß sowohl bei den Abstimmungen über die Ihnen vorgelegten Fragen als auch bei den gegen Ende des Kongresses vorzunehmenden Wahlen angewandt werden können.

Der Arbeitsauftrag des Satzungsausschusses lautete auf eine Totalrevision der Satzungen unter Einschluß des ausdrücklichen Ersuchens, Vertretung und Stimmrecht auf dem Kongreß irgendwie mit den Beiträgen zu verknüpfen. Ich bin überzeugt, daß alle anwesenden Delegierten der Auffassung beipflichten werden, daß es wünschenswert ist, ja zum eigentlichen Wesen der Demokratie gehört, daß Vertretung und Stimmrecht auf der effektiven Zugehörigkeit zur Organisation beruhen.

Eine weitere Anregung betraf die Festlegung eines weniger umständlichen Verfahrens bei dringend erforderlichen Solidaritätsaktionen.

Ich glaube, Sie werden mit mir einig sein, daß die alten Satzungen so sehr den Kontakt mit den veränderten Verhältnissen, unter denen wir heute tätig sind, verloren hatten, daß sie völlig undurchführbar waren. Die richtige Wahrnehmung der mit einer Organisation, wie der unserigen, verbundenen Pflichten und Verantwortlichkeiten ist nur auf der Grundlage einer geschriebenen Verfassung möglich. Natürlich ist es nicht ausgeschlossen, daß man zunächst Erfahrungen erwerben muß, aber einmal kommt doch die Zeit, da man erkennt, daß zu einer freien und demokratischen Organisation dieser Art gewisse Grundsätze gehören, die in den Satzungen klar und unmißverständlich aufgeführt sein müssen. Der Satzungsanschluß hat versucht, diese Aufgabe zu lösen.

Sie haben ein Dokument vor sich, daß die Vorschläge zur Satzungsrevision enthält. Es behandelt zunächst die Vorgeschichte dieser Revision und erklärt alsdann in den Einzelheiten und an Hand von Beispielen, welches die Wirkung der vorgeschlagenen Änderungen sein wird. Die neuen und die bisherigen Satzungen sind in parallelen Spalten aufgeführt, so daß niemand die geringsten Zweifel über die vorgeschlagenen Änderungen haben kann.

Ich will das Dokument nicht in den Einzelheiten besprechen, weil Sie es aus eigener Lektüre leicht verstehen können, möchte Sie jedoch besonders auf Artikel VIII hinweisen, weil das EK nach Verteilung des Dokuments den Absatz 3 dieses Artikels nochmals geprüft hat. Dieser Absatz beginnt mit den Worten: „Die gewählten Mitglieder des EK müssen ein Viertel der gewählten Mitglieder des GR ausmachen...“ Das EK schlägt nun vor, nach „müssen“ das Wort „mindestens“ einzufügen und am Ende dieses Absatzes auf die Worte „tatsächlich gezahlt hat“ zwei neue Sätze folgen zu lassen: „Bei der Wahl der Mitglieder des EK soll der Kongreß bestrebt sein, eine möglichst gute Vertretung der verschiedenen Verkehrsträger zu erzielen. Auf keinen Fall dürfen mehr als die Hälfte der Mitglieder des EK demselben Verkehrsträger angehören.“ Ich bin überzeugt, daß der Kongreß die Gründe für diesen Vorschlag zu würdigen wissen wird. In seiner gegenwärtigen Zusammensetzung umfaßt das EK fünf Vertreter der Eisenbahnersektion und nur drei Vertreter anderer Sektionen, so daß es am Gleichgewicht fehlt. Es trifft zwar zu, daß die Eisenbahner der ITF die Mitglieder anderer Sektionen an Zahl bedeutend übertreffen, in einer Organisation wie der unsrigen ist es jedoch erwünscht, daß möglichst viele Sektionen im EK vertreten sein sollen, damit ihre Auffassungen Ausdruck finden können.

Präsident und Generalsekretär der ITF haben sich mit dieser Frage befaßt und auf der Tagung des EK, die an den ersten zwei Tagen dieser Woche hier in Stockholm stattfand, empfohlen, daß in Artikel VIII, Absatz 3, die erwähnte Änderung vorzunehmen ist. Sie soll es ermöglichen, ein Gleichgewicht herzustellen, ohne die rechtmäßige Vertretung der Eisenbahner zu verkleinern.

Wenn Sie diesem Vorschlag zustimmen, wird Ihnen später im Laufe des Kongresses die weitere Empfehlung vorgelegt werden, daß das EK künftig aus zehn Vertretern bestehen soll, von denen nicht mehr als fünf eine einzelne Sektion vertreten dürfen. Nach meiner Auffassung ist dies eine sehr angebrachte Maßnahme zu einer Zeit, da wir von der Notwendigkeit sprechen, Grundsatz und Praxis der Demokratie zu erhalten.

Das Ihnen vorliegende Dokument enthält in aller Deutlichkeit die Vorschläge, die der Ausschuß nach langer und sorgfältiger Beratung dessen, was zur guten Führung und richtigen Verwaltung der ITF erforderlich ist, Ihnen vorzulegen für erwünscht gehalten hat. Des weiteren befindet sich eine Anlage in Ihrem Besitz, die eine Reihe von Anträgen des französischen Eisenbahnerverbandes enthält. Der erste schlägt vor, daß der Kongreß nicht, wie gegenwärtig, alle zwei, sondern alle drei Jahre durchzuführen ist. Dieser Antrag wurde jedoch zurückgezogen und liegt infolgedessen dem Kongreß nicht vor.

Darauf folgt eine Reihe von Anregungen, die die Organisierung der Sektionskonferenzen betreffen, mit besonderer Bezugnahme auf Zusammensetzung und Aufgaben der Sektionsausschüsse. Danach wäre die Ernennung dieser Ausschüsse vorgeschrieben, anstatt den Sektionen freigestellt, die Zahl der Ausschußmitglieder wäre unveränderlich auf sieben festgesetzt, die Sektionsausschüsse wären verpflichtet, jedes Jahr mindestens zweimal zusammenzutreten, und die Reise- und Aufenthaltskosten der Ausschußmitglieder wären von der Föderation zu tragen.

Im Namen des EK ersuche ich Sie, diese Anträge abzulehnen. Der Satzungs Ausschuß hat sich eingehend damit befaßt und ist der Meinung, daß wir in den letzten paar Jahren gut gefahren sind, was Sektionskonferenzen betrifft. Das EK ist der bestimmten Auffassung, daß die vorgeschlagenen Änderungen keinen nützlichen Zweck erfüllen und die Leistungsfähigkeit der Organisation nicht erhöhen würden. Was den Vorschlag angeht, daß die ITF für die Auslagen der Mitglieder der Sektionsausschüsse aufkommen sollte, ist zu sagen, daß die Exekutive in den letzten zwei oder drei Jahren bedeutende Schwierigkeiten gehabt hat, das Budget auszugleichen. Zusätzliche Kosten dieser Art würden es so sehr aus dem Gleichgewicht bringen, daß es uns nicht möglich wäre, die Ausgaben aus den Beiträgen zu bestreiten, die Sie im Augenblick zahlen. Wir ersuchen deshalb den Kongreß, alle diese Abänderungsanträge abzulehnen, und ich hoffe, daß die Vertreter der französischen Organisationen sich angesichts dieser Erklärungen bereiftinden werden, ihre Anträge zurückzuziehen. Sonst aber ersuche ich den Kongreß, sie als zur Zeit völlig undurchführbar und verschwenderisch, was die damit verbundenen Kosten betrifft, abzulehnen.

In Anbetracht aller dieser Erwägungen empfehle ich diesen Bericht und die vorgeschlagenen Satzungsänderungen dem Kongreß zur Annahme. Ich möchte Ihnen nahelegen, daß es sich in einem Kongreß dieser Art nicht lohnen würde, viel Zeit für die Einzelberatung der Vorschläge aufzuwenden. Wir sind mit einem sehr feinen Kamm durch die Satzungen gegangen und haben versucht, die notwendigen Änderungen vorzunehmen, aber auch nur diese, und die Satzungen klar und verständlich zu fassen, damit sie sowohl in unseren Besprechungen auf dem Kongreß als auch bei der Verwaltung der ITF als sicherer Leitfaden dienen können.

Ich beantrage die Annahme des Berichtes über die Satzungsrevision durch den Kongreß.

R. Freund (Österreichische Gewerkschaft der Eisenbahner) sagte, eine beträchtliche Zahl von Satzungsänderungen sei sachlich gerechtfertigt, in einem Fall treffe dies jedoch nicht zu. Es sei vorgeschlagen, daß der Stellvertretende Generalsekretär nicht länger vom Kongreß zu wählen, sondern vom Generalrat zu ernennen sei. Kollege Deakin habe kein einziges Wort zur Erklärung dieses Vorschlages gesagt, und die Delegation der

österreichischen Eisenbahner würde es sehr schätzen, wenn er dies in seinem Schlußwort nachholen würde. Seit Jahrzehnten sei es Brauch gewesen, beide Sekretäre auf dem Kongreß zu wählen. Das sollte auch weiterhin geschehen.

H. Blomgren (Schwedischer Eisenbahnverband) erinnerte daran, daß auf dem Stuttgarter Kongreß 1950 ein Satzungsausschuß ernannt wurde, um sich mit gewissen Anträgen zur Revidierung der Satzungen zu befassen, die diesem Kongreß vorlagen. Der Ausschuß führte seine Aufgabe durch, kam jedoch zu dem Schluß, daß die Satzungen einer weiteren Revision bedürftig seien, weshalb das EK und der GA der ITF beauftragt wurden, eine Totalrevision durchzuführen. Es wurde beschlossen, daß deren Vorschläge dem Satzungsausschuß zu unterbreiten waren, der sich mit den Anträgen befaßte, die dem Stuttgarter Kongreß vorlagen. Soviel er wisse, sei jedoch nur der Vorsitzende dieses Ausschusses an der Ausarbeitung der neuen Vorschläge beteiligt gewesen.

Einige der nun vorgelegten Vorschläge seien von zweifelhaftem Wert. In Artikel XI, Absatz 3, werde z. B. vorgeschlagen, daß die Gehälter aller Sekretäre vom EK anstatt, wie bisher, vom GR festzulegen sind. Zur Begründung wurde angeführt, daß das EK häufiger zusammentritt als das GR. Der GR trete jedes Jahr zusammen, und er glaube nicht, daß die Gehälter so unbeständig seien, daß eine häufigere Revision notwendig sei.

Weiter werde in Artikel VII, Absatz 2, vorgeschlagen, daß der Stellvertretende Generalsekretär nicht mehr dem GR angehören soll. Man hätte wünschen können, daß das EK einen solchen Vorschlag begründet, und er ersuche den Kollegen Deakin, dies in seinem Schlußwort zu tun.

Es sei schwer, sich des Gefühls zu erwehren, daß einige der Vorschläge auf die Tendenz zurückgehen, Befugnisse vom Kongreß auf den GR, vom GR auf das EK und von diesem auf den Generalsekretär zu übertragen, und er zweifle, ob dies im Interesse der ITF liege.

Er bedauerte, daß der französische Eisenbahnverband seinen Antrag, den Kongreß jedes dritte, anstatt jedes zweite Jahr abzuhalten, zurückgezogen habe, weil er ihn gern unterstützt hätte. Er appellierte an den Kongreß, sich ernstlich mit der Frage zu befassen, ob die Arbeit der ITF nicht besser geleistet werden könnte, wenn dem Sekretariat drei Jahre Vorbereitungszeit eingeräumt würde.

Schließlich verlangte er die Unterbreitung sämtlicher Abänderungsvorschläge an den 1950 vom Stuttgarter Kongreß bestellten Ausschuß, damit die Delegierten in den darauffolgenden Tagen Zeit hätten, sich die neuen Anträge durch den Kopf gehen zu lassen und die Änderungen vorzuschlagen, die sie für nötig halten.

H. Jahn (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) sagte, die Verantwortung des Sekretariats der ITF sei groß und noch im Wachsen begriffen, weshalb er der Meinung sei, daß die auf den Schultern des Generalsekretärs liegende Last z. T. auf die Schultern des Stellvertretenden Generalsekretärs abgewälzt werden sollte, wie es ähnlich auch in den Organisationen seines und auch anderer Länder Brauch sei. Es komme vor, daß der eine oder andere der Sekretäre vom Büro abwesend sei, es sei unerwünscht, daß bei Abwesenheit des Generalsekretärs kein verantwortlicher Mann vorhanden ist, weil dies eine Lähmung der Organisation bedeuten würde. Er forderte deshalb, daß der Stellvertretende Generalsekretär den Tagungen des GR in verantwortlicher Eigenschaft beiwohnen soll und daß er zur Stärkung seiner Funktion auch in Zukunft vom Kongreß zu wählen ist.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, er sei sehr überrascht von der Erklärung seines Freundes Jahn, der bei allen Besprechungen des EK über die Vorschläge zur Revision der Satzungen zugegen gewesen sei und zu keiner Zeit die von ihm jetzt vertretenen Vorschläge vorgebracht habe. Wenn er (Deakin) bei der Unterbreitung der Vorschläge die beabsichtigte Veränderung in der Wahl des Stellvertretenden Generalsekretärs nicht ausdrücklich erwähnt habe, so sei das darauf zurückzuführen, daß er nicht glaube, daß irgendwelche Zweifel darüber bestehen könnten. Da man ihn jedoch gefragt habe, wolle er sagen, daß der einfache Grund darin bestehe, daß es notwendig sei, die Organisation zum Funktionieren zu bringen. Seit längerer Zeit seien Mißhelligkeiten vorgekommen. Der Generalsekretär der ITF sei deren erster Funktionär und habe als solcher Anspruch auf vollste Unterstützung und uneingeschränktes Vertrauen. Er habe das Recht, wie von Kollege Jahn erklärt, zu erwarten, daß die Geschäfte der Organisation während seiner Abwesenheit im Ausland richtig geführt werden. Während der Abwesenheit des Generalsekretärs habe man jedoch die größten Schwierigkeiten gehabt, diejenige Harmonie im Büro zu erhalten, die allein es der Organisation gestatte, ihre Aufgabe zu erfüllen. Das sei in Oldenbroeks und auch in Becus Amtszeit vorgekommen. Um diese Schwierigkeit aus dem Wege zu räumen, müsse erklärt werden, daß der Generalsekretär der einzige dem Kongreß verantwortliche und infolgedessen von diesem zu wählende Funktionär ist, damit er über die Autorität verfügt, die ihn in die Lage versetzt, die Verwaltung der ITF zu leiten.

Es sei nichts Ungewöhnliches zu verlangen, daß der Generalsekretär einer Organisation, ihr hauptsächlicher Funktionär, die Befugnis erhält, die Tätigkeit anderer Leute innerhalb der Organisation zu beaufsichtigen und Anweisungen zu erteilen. Wenn der Stellvertretende Generalsekretär erklären könne, „ich bin nicht Ihnen, sondern wie Sie nur dem Kongreß verantwortlich,“ dann sei eine Lage gegeben, die zu solchen Meinungsverschiedenheiten und Auseinandersetzungen innerhalb der Organisation Anlaß geben könne, daß es dem Generalsekretär unmöglich sei, seine Aufgabe richtig zu erfüllen. Die Vorschläge des EK seien auf die innere Zwietracht zurückzuführen, die in der Organisation entstanden sei, weil die alten Satzungen dem Generalsekretär nicht die notwendige Autorität einräumten. Nicht nur seien Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Generalsekretär und dem Stellvertretenden Generalsekretär vorgekommen, sondern das Personal habe für die eine oder andere Seite Partei ergriffen. Es sei unmöglich, eine Organisation mit geteilter Loyalität richtig zu leiten, und wenn man wünsche, daß die ITF eine tüchtige Organisation sein soll, würde man gut daran tun, den Empfehlungen des Ausschusses zuzustimmen.

Kollege Blomgren habe eine erneute Prüfung der Vorschläge vorgeschlagen. Das EK habe sie wiederholt geprüft, und er glaube nicht, daß es in erneuten Beratungen während dieses Kongresses auch nur eine einzige Verbesserung finden könnte.

Kollege Blomgren habe vorgeschlagen, daß die Gehälter des Generalsekretärs und des Stellvertretenden Generalsekretärs vom GR festzulegen sind. Ebensoviele Sinn hätte es, vorzuschlagen, daß der GR die Löhne des gesamten von der Organisation beschäftigten Personals festlegen soll. Das EK besitze jene eingehenden und besonderen Kenntnisse, die zur Entscheidung von Gehaltsfragen erforderlich seien. Es sei nichts Unredliches im

Vorschlag enthalten. Man wünsche jedoch die Möglichkeit zu vermeiden, daß die Mitglieder des GR um Beistand angegangen werden, sollte ihnen die Verantwortung für die Festlegung der Gehälter auferlegt werden.

Die ITF zahle die besten Löhne, die sie sich auf Grund der ihr zur Verfügung stehenden Mittel leisten könne, und ihre Funktionäre würden nicht schlecht behandelt. Als Gewerkschaftler habe man den Wunsch, die bestmöglichen Löhne zu zahlen, aber man müsse Rücksicht nehmen auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gewerkschaften, die die Mittel für die ITF beisteuern. Man dürfe nie vergessen, daß es sich um das Geld von Leuten handle, die es in kleinen Wochenbeiträgen aufbringen. Unter diesen Umständen glaube er, daß die Festlegung der Gehälter eine Aufgabe sei, die nur von einem kleinen Ausschuß, dem alle Tatsachen und Umstände bekannt sind, erfüllt werden könne.

Er ersuche deshalb den Kongreß, alle Gegenvorschläge abzulehnen und den Anträgen des EK zuzustimmen. Viel Zeit und Aufmerksamkeit sei auf letztere verwendet worden, und er betrachte sie als den einzigen durchführbaren Plan und die einzig mögliche Auslegung des vom Stuttgarter Kongreß empfangenen Auftrags.

Der Präsident sagte, Kollege Blomgren habe den Ordnungsantrag gestellt, die Satzungsrevision an den Satzungsausschuß des Stuttgarter Kongresses zu verweisen. Er fragte, ob jemand zum Ordnungsantrag zu sprechen wünsche.

G. Dévaux (Belgischer Eisenbahnverband) unterstützte den Antrag. Er habe nicht beabsichtigt, zu der Satzungsrevision das Wort zu ergreifen, habe jedoch das Gefühl, daß mehr hinter der Sache stecke, als auf den ersten Blick ersichtlich sei. Kollege Deakin habe dies verneint, seine Erklärung habe ihn jedoch nicht befriedigt. Nur aus Achtung für das EK habe seine Delegation der Änderung der Tagesordnung zugestimmt, obschon ihr das Verfahren unnatürlich erschien. Damit sich die Gemüter beruhigen könnten, wäre es besser, die Satzungsrevision gegen Ende des Kongresses zu behandeln. Die Besprechungen, die in der Zwischenzeit stattfinden könnten, dürften einige der Meinungsverschiedenheiten aus dem Wege räumen, was im Interesse der ITF liegen würde.

Der Präsident wies darauf hin, daß der 1950 eingesetzte Satzungsausschuß nach dem Stuttgarter Kongreß zu bestehen aufgehört, weshalb ihm die Vorschläge zur Satzungsrevision nicht vorgelegt werden könnten. Wenn man dem Antrag des Kollegen Blomgren zustimme, habe man keine andere Wahl, als einen neuen Ausschuß einzusetzen. Kollege de Vries, der Vorsitzende des Stuttgarter Ausschusses, sei anwesend. Inzwischen habe das EK einen Satzungsausschuß mit der Ausarbeitung der dem Kongreß vorzulegenden Vorschläge beauftragt. Da nicht alle Mitglieder des Stuttgarter Ausschusses anwesend seien, könnten ihm diese Vorschläge nicht vorgelegt werden. Wenn man sie von einem weiteren Ausschuß behandeln lassen wolle, müsse man einen neuen Ausschuß einsetzen.

H. Blomgren (Schwedischer Eisenbahnverband) wiederholte, daß nach dem schwedischen Wortlaut des Protokolls der Stuttgarter Kongreß den Beschluß gefaßt habe, seinen Satzungsausschuß weiterbestehen zu lassen. In diesem Beschluß sei das EK aufgefordert worden, nach Revidierung der Satzungen die Vorschläge diesem Satzungsausschuß vorzulegen, der sie gemeinsam mit dem EK dem Stockholmer Kongreß unterbreiten würde. Wenn man diesem Beschluß nachgelebt hätte, wären die Vorschläge nicht dieselben gewesen wie die des Kollegen Deakin, obschon selbstverständ-

lich jedermann bedaure, daß die Lage im Sekretariat so sei, wie Kollege Deakin sie beschrieben habe. Er wünsche jedoch darauf hinzuweisen, daß die bestehenden Satzungen bereits klar festlegten, daß der Stellvertretende Generalsekretär nach den Anweisungen des EK und des Generalsekretärs zu handeln hat. Er wies darauf hin, daß rund drei Millionen Eisenbahner der ITF angehörten und daß sie im EK eine Mehrheit besäßen. Der für die Eisenbahnersektion direkt verantwortliche Mann habe seit seinem Amtsantritt im GR Sitz und Stimme gehabt. Seine Delegation sei deshalb bestürzt gewesen, als sie feststellte, daß er nun der Möglichkeit der Einflußnahme auf die vom GR besprochenen Fragen beraubt werden soll.

Er ersuche den Kongreß, seinem Antrag zuzustimmen und außerdem zu beschließen, daß der Kongreß nur jedes dritte Jahr stattfinden soll.

Der Präsident wies darauf hin, daß nur vier der Mitglieder des Stuttgarter Sitzungsausschusses auf dem Kongreß anwesend seien und es deshalb nicht möglich wäre, ihm die neuen Vorschläge vorzulegen. Wenn man dem Antrag des Kollegen Blomgren zustimme, werde entweder die Ernennung eines neuen Ausschusses oder aber eine Verschiebung der weiteren Behandlung der Vorschläge notwendig.

H. Svensson (Schwedischer Transportarbeiterverband) sagte, in den letzten Jahren habe die Tätigkeit der ITF weitgehend aus Sektionsarbeit bestanden, von der ein Teil von den Sektionsausschüssen vorbereitet und durchgeführt worden sei, die von den Gewerkschaften der einzelnen Sektionen bestellt würden.

Er fragte, ob nicht die Zeit gekommen sei, diesen Ausschüssen beschließende Befugnisse einzuräumen und sie Sektionsvorstände zu nennen.

Er könne nicht ganz verstehen, weshalb Sektionskonferenzen in Zukunft vom Generalsekretär nach Rücksprache mit dem Präsidenten der ITF und dem GA einberufen werden sollen anstatt, wie bisher, vom EK. Es scheine sich um eine unnötige Machtkonzentration in den Händen des Generalsekretärs zu handeln, der sonst schon viel zu tun habe. Zum mindesten hätte er gern gehört, was Kollege Deakin zugunsten dieser Umgehung der Exekutive zu sagen hätte.

Er unterstützte den Antrag des Kollegen Blomgren und beantragte ferner, daß in Artikel XV, Absatz 3, die Ernennung von Sektionsvorständen vorzusehen ist, sowie daß Sektionskonferenzen weiterhin von der Exekutive einzuberufen sind und daß ihre Tagesordnung von diesem Organ auf Vorschlag und nach Rücksprache mit dem Sektionsvorstand festzulegen ist.

Der Präsident wies darauf hin, daß Kollege Svensson nicht zum Ordnungsantrag gesprochen, sondern andere Fragen behandelt habe, und er ersuchte die Delegierten, sich in Zukunft an die zur Diskussion stehende Frage zu halten.

R. Helgesson (Schwedischer Transportarbeiterverband) bestätigte die Richtigkeit der Erklärung Blomgrens über die Stuttgarter Beschlüsse und sagte, nach dem Kongreß habe der Generalsekretär ihn ersucht, sich für eine Reise nach London zu einer Zusammenkunft des Sitzungsausschusses zur Verfügung zu halten, die nie stattgefunden habe.

J. K. F. Jensen (Dänischer Eisenbahnerverband) schlug vor, die abwesenden Mitglieder des Stuttgarter Sitzungsausschusses zu ersetzen und den Ausschuß mit einer raschen Prüfung des Satzungsentwurfs zu beauftragen.

Der Präsident erteilte alsdann dem Berichterstatter A. Deakin das Wort zur Beantwortung der Diskussion.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, nach seiner Meinung sei die Diskussion, die stattgefunden habe, eine Herausforderung an das Dokument und die darin enthaltenen Vorschläge. Es handle sich nicht um eine Verfahrensfrage. Wenn dem Kollegen Helgesson in Stuttgart gesagt worden sei, daß er nach London gerufen werde, hätte er sich beschweren sollen, als dies nicht geschah. Er habe diesen Schritt unterlassen, und seiner Feststellung komme nach den inzwischen verflossenen zwei Jahren kaum irgendwelche Bedeutung zu.

Die geäußerten gegenteiligen Meinungen beruhten auf einem völligen Mißverständnis. Es sei gesagt worden, daß der Stellvertretende Generalsekretär nicht dem GR angehören würde. Das stimme, sei aber richtig so, denn es bestehe kein Grund dafür. Dagegen werde er sämtlichen Tagungen des GR beiwohnen und auch in Zukunft die Dienste leisten, die vom Stellvertretenden Generalsekretär schon immer geleistet wurden. Die weitere Bemerkung, daß dies das Ende seiner Tätigkeit für die Eisenbahnersektion bedeuten würde, sei ebenfalls sinnlos. Blomgren habe erklärt, die Vorschläge würden von den drei Millionen Eisenbahnern der ITF nicht gebilligt. Er (Deakin) sei von dem Kollegen Lyon von der RLEA (Organisation der amerikanischen Eisenbahner) ersucht worden, zu erklären, daß diese Behauptung auf die von Lyon vertretene Million nicht zutreffe.

Das befolgte Verfahren habe nicht nur in einer Prüfung durch das EK bestanden. Kollege de Vries, der Vorsitzende des Stuttgarter Sitzungsausschusses, habe von Anfang an den Besprechungen über die neuen Satzungen beigewohnt und besitze die Kenntnisse eines Sachverständigen.

Er ersuchte den Kongreß, sich nicht irreführen zu lassen. Man habe sich sehr gründlich mit der Sache befaßt, und es werde nichts vorgeschlagen, was gegen die Interessen der Eisenbahner verstoßen würde. Man habe im Gegenteil versucht, die Satzungen zu bereinigen und zu vervollkommen, damit die Organisation noch tüchtigere Arbeit leisten könne. Er wünsche das Recht des Kongresses, die ihm angebracht erscheinenden Beschlüsse zu fassen, nicht in Zweifel zu ziehen, sei jedoch überzeugt, daß es in der kurzen verfügbaren Zeit nicht möglich wäre, ein neues Dokument auszuarbeiten, dem der Kongreß ohne weiteres zustimmen könnte. Man habe viele Stunden darauf verwandt, die richtige Antwort auf das Problem zu finden, weshalb er den Kongreß ersuche, die im Dokument enthaltenen Vorschläge anzunehmen und die Zurückverweisung abzulehnen.

Der Präsident schritt zur Abstimmung über den Ordnungsantrag und ersuchte um Ernennung von vier Stimmenzählern. Gewählt wurden die Kollegen T. Yates (Britischer Seeleuterverband), R. Degris (Französischer Eisenbahnerverband), L. Brosch (Österreichischer Transportarbeiterverband) und E. G. Petersen (Dänischer Eisenbahnerverband).

A. Söre (Schwedischer Maschinistenverband) ersuchte um Verschiebung der Abstimmung bis zum folgenden Morgen, weil die skandinavischen Delegierten Gelegenheit zu erhalten wünschten, die Sache unter sich zu besprechen.

Der Präsident lehnte es ab, diesem Ersuchen stattzugeben, weil es sich um eine Abstimmung über einen Geschäftsordnungsantrag handle.

Der Antrag Blomgren wurde mit 93 gegen 61 Stimmen abgelehnt.

Der Präsident sagte, mehrere Delegierte wünschten Abänderungsanträge zu den Satzungen einzureichen, weshalb er vorschläge, deren weitere Beratung auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Er ersuchte um Einreichung der Abänderungsvorschläge bis spätestens am folgenden Morgen, weil sie übersetzt und verteilt werden müßten, ehe eine weitere Diskussion stattfinden könne.

Inzwischen werde der Kongreß am folgenden Morgen mit der Behandlung von Geschäftsordnung und Tätigkeitsbericht weiterfahren.

Er erklärte ferner, daß die Kollegen Tofahrn und Jahn um die Erlaubnis ersucht hätten, eine persönliche Erklärung abgeben zu dürfen und schlug vor, die beiden Kollegen im Verlauf der Diskussion über die Satzungsänderungen anzuhören.

Der Kongreß stimmte zu und beschloß, sich auf den folgenden Morgen zu vertagen.

Schluß der Sitzung um 18.37 Uhr.

Donnerstag, 17. Juli 1952

Vormittagssitzung

Der Präsident eröffnete die Sitzung um 9.20 Uhr und gab bekannt, daß der Kollege Kummernuß von der deutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und die Delegation aus Israel erst am Freitag, dem 18. Juli, eintreffen würden.

Er gab außerdem die Ankunft des Kollegen A. Novák, des früheren Präsidenten der tschechischen Lokpersonalgewerkschaft, bekannt, der am Kongreß als Gast teilnehme, und hieß ihn herzlich willkommen.

Punkt 4 der Tagesordnung: Geschäftsordnung

Der Präsident legte alsdann dem Kongreß die Geschäftsordnung vor, wobei er sich das Recht vorbehielt, die Reihenfolge der Tagesordnungspunkte abzuändern, falls die Entwicklung der Diskussion es verlangen sollte.

Die Geschäftsordnung wurde diskussionslos genehmigt.

Punkt 5 der Tagesordnung: Tätigkeitsbericht 1950/51

Der Präsident schritt zur Behandlung des Tätigkeitsberichtes.

J. C. Mason (Argentinischer Seeleuteverband) dankte der ITF persönlich und im Namen seiner Organisation dafür, daß sie ihm die Teilnahme an der Tagung der JMC und damit die Reise nach Europa und die Anwesenheit am Kongreß ermöglicht habe. Er beglückwünschte den Generalsekretär zu dem sehr klaren und ausführlichen Tätigkeitsbericht, der zeige, wieviel nützliche Arbeit die ITF auf vielen Gebieten leiste. Indem er sich auf den Abschnitt des Berichtes über den Streik seiner Organisation bezog, der vom Mai bis August 1950 gedauert hatte, sagte er, sie hätten lange gewußt, daß der Kampf unvermeidlich sein würde. Trotzdem hätten sie sich aufs äußerste bemüht, ihn zu vermeiden. Selbst nach Streikbeginn, als die Leiter der Gewerkschaft am 3. Mai 1950 zu einem hohen Beamten des Arbeitsministeriums gerufen wurden, hätten sie unter Vorbehalt der Zustimmung ihres Vorstandes einer Lösung beigepflichtet. Eine neue Zusammenkunft mit diesem Beamten des Arbeitsministeriums sei auf 18 Uhr desselben Tages festgesetzt gewesen, der Generalsekretär des argentinischen Gewerk-

schaftsbundes habe jedoch, als er von diesen Verhandlungen hörte, Schritte unternommen, um den Streik als illegal erklären zu lassen, womit er der Organisation in den Rücken gefallen sei.

Erst in diesem Augenblick sei die ITF um Hilfe ersucht worden. Er und seine Kollegen seien der ITF und ihren angeschlossenen Organisationen dankbar für die Boykottierung argentinischer Schiffe.

Er glaube, sie hätten ihre Pflicht getan. Sie hätten wählen müssen zwischen dem Kampf und der Übergabe der Gewerkschaft. Die Freiheit könne nicht eingehandelt werden, sondern sie müsse erobert und alsdann verteidigt werden. Seine Organisation sei unterlegen, aber nicht zerstört. Der Bund der Seeleute lebe in den Herzen der argentinischen Seeleute weiter, gerade weil der Kampf aufgenommen worden sei. Selbst ohne internationale Unterstützung hätten sie den Kampf gewinnen können, wenn der Geist einiger ihrer Kollegen nicht gebrochen worden wäre durch Verrat und Bestechung. Die große Masse ihrer Mitglieder habe bis zuletzt gekämpft, selbst als ihre finanzielle Lage verzweifelt war. Keine andere Organisation habe der ungeheuren Macht des „Justizialismus“ Perons solange Widerstand geleistet.

Er pflichte dem Bericht darin bei, daß das Ergebnis ein anderes hätte sein können, wenn es möglich gewesen wäre, den Boykott auch in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten durchzuführen. Zweimal hätten sie kurz vor einer annehmbaren Lösung gestanden, seien jedoch schließlich zusammengebrochen, als bekannt geworden sei, daß argentinische Schiffe unbehindert britische und nordamerikanische Häfen anliefen. Er wisse jedoch die schwierigen Umstände zu würdigen, die den britischen und amerikanischen Gewerkschaften die Unterstützung unmöglich machten. Er möchte nicht, daß seine Bemerkungen als Vorwurf aufgefaßt würden. Wenn jedoch der Kampf gewonnen worden wäre, wäre die Machtstellung Perons untergraben worden, mit Folgen von höchster Bedeutung. Ihr Vertrauen in die ITF habe nicht gelitten, und wenn der argentinische Seeleuteverband wiederum in der Lage sein werde, die Geschicke der argentinischen Seeleute zu lenken, würden sie ihr aufs neue angehören, um einen Beitrag an ihre Tätigkeit zu leisten.

In der argentinischen Republik sei jede Spur von Demokratie verschwunden. Seit dem 28. September 1951 lebe das Land unter dem Schatten des „Gesetzes über den inneren Kriegszustand“, das die persönlichen Freiheiten, die es damals noch gab, abgeschafft habe, wenn auch die individuellen und kollektiven Rechte längst nach den Wünschen der Regierung eingeschränkt worden seien. Presse und Rundfunk befänden sich unter der Aufsicht der Regierung, und man habe zu geheimen Flugblättern Zuflucht nehmen müssen, um die Öffentlichkeit über die Tatsachen aufzuklären. Das Rechtswesen sei zu einem Instrument zur Unterdrückung und Ausbeutung des Volkes geworden, das Erziehungswesen zu einem Propagandamittel, um aus den jungen Menschen Peronisten zu machen. Die Polizei verfolgte und schikanieren alle Gegner des Regimes und schreckte vor Terror und Mord, selbst Frauen gegenüber, nicht zurück. In dieser gemeinen Aufgabe werde sie vom argentinischen Gewerkschaftsbund unterstützt, der für diesen Zweck Banden rekrutiert habe, die von der Regierung und der sozialen Stiftung „Eva Peron“ Waffen erhielten. Alle Einrichtungen, die mit dem „Justizialismus“ in Kontakt gekommen seien, seien korrupt oder zerstört.

Wirtschaftlich nähere sich das Land rasch dem Bankrott. Die landwirtschaftliche Produktion, die Haupteinkommensquelle ausländischer Wäh-

rung, sei stark zurückgegangen, die während des Krieges angehäuften großen Reserven seien verschwunden, und das Land stehen nun der schlimmsten Inflation seiner Geschichte gegenüber. Die Lohnerhöhungen, zu deren Gewährung die Regierung gezwungen worden sei, hätten mit den Preisen nicht Schritt gehalten. Das Wohl des Einzelnen und der Gemeinschaft stünden auf dem Spiel. Die unter Peron durchgeführten sozialen Reformen — die, von ihrem politischen Zweck befreit, von wirklichem Vorteil für das Land hätten sein können — seien durch Inflation und Preisanstieg zunichte gemacht worden. Aber auch die bestehenden sozialen Einrichtungen wären keine ausreichende Entschädigung für den Verlust der Rechte der Gewerkschaften und ihre Einbeziehung in die politische Maschine.

Noch sei nicht alles verloren. Das Freiheitsstreben und der Geist der Auflehnung seien immer noch lebendig. Der Tag der Befreiung werde kommen und einem schändlichen Regime ein Ende bereiten.

Die argentinische Widerstandsbewegung bedürfe der Stärkung. Bei dieser Aufgabe könne die internationale freie Gewerkschaftsbewegung mit-helfen. Ein Kompromiß mit den totalitären Regimen würde unter den argentinischen Arbeitern Verwirrung und Enttäuschung hervorrufen.

Der Wahlerfolg Peróns im Jahre 1946 dürfe nicht unterschätzt werden. Was in Argentinien geschehen sei, könne sich auch in anderen Ländern ereignen. Der gefährlichste Augenblick im Leben eines Volkes sei der, wenn es sein Vertrauen in die Ideale verliere.

Er sei überzeugt, daß das freie Gewerkschaftswesen die einzige Macht sei, welche die Vorbedingungen eines lebenswerten Daseins schaffen kann. Vorerst müsse es jedoch das unumschränkte Vertrauen der Arbeiter gewinnen. Die ITF verkörpere die unüberwindliche Kraft der Solidarität der Arbeiterklasse, weshalb er auf ihre Zukunft große Hoffnungen setze. Die Solidarität müsse jedoch von allen angewandt werden. Die Arbeiter erwarteten nicht Worte, sondern Taten. Wenn die freie Gewerkschaftsbewegung ihre Aufgabe nicht erfülle, würden Freiheit und soziale Gerechtigkeit von dieser Welt verschwinden.

Der Präsident dankte dem Kollegen Mason für seine Leistungen im Kampf der argentinischen Gewerkschaften gegen das Peron-Regime und drückte die Hoffnung aus, daß die argentinischen Gewerkschaften bald ihre Freiheit wiedererlangen würden.

H. J. Kanne (Holländischer Eisenbahnerverband) sagte, er sei stolz darauf, daß die ITF schon im Kriege die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses im europäischen Verkehr erkannt und den Gedanken einer überstaatlichen Verkehrsbehörde in Westeuropa vertreten habe. Die Überzeugung, daß solche Maßnahmen notwendig sind, sei überall im Wachen, und man erkenne, daß ein gewisser Verlust der nationalen Souveränität unvermeidlich ist. Schwierigkeiten entstünden aber, sobald der Versuch unternommen werde, Konkretes zu schaffen. Das sei so, obschon es bereits eine ganze Reihe internationaler Institutionen, sowohl der Regierungen als auch der Unternehmungen, gebe, die versuchten, Probleme der Verkehrs-koordinierung und -integration zu lösen. Als Beispiel könnten die internationalen Organisationen dienen, die sich mit den Eisenbahnen und dem Straßenverkehr befassen. Jene hätten in der Vergangenheit aufschlußreiche Ergebnisse auf dem Gebiet technischer Verbesserungen erzielt, und auch letztere würden wahrscheinlich früher oder später Erfolg haben.

Außerdem gebe es drei oder vier verschiedene internationale Binnenverkehrsausschüsse. Derjenige der Organisation für europäische wirtschaft-

liche Zusammenarbeit schein wenig Erfolg in seinen Versuchen der wirtschaftlichen Integration zu haben, während derjenige der Internationalen Arbeitsorganisation sich auf die aus der Koordination entstehenden sozialen Probleme beschränken müsse. Der Binnenverkehrsausschuß der EWK habe einige Ergebnisse im Zusammenhang mit technischen und Zollproblemen erzielt, bei der Berührung mit grundlegenden Problemen habe er jedoch der notwendigen Befugnisse ermangelt, mehr als eine rein informatorische Funktion auszuüben.

Der Europarat besitze ebenfalls einen Wirtschaftsausschuß, der einen Unterausschuß für Binnenverkehr eingesetzt habe. Dieser habe zwar die Öffentlichkeit auf die Vielfalt der westeuropäischen Verkehrsprobleme hingewiesen, aber noch keine bestimmten Ergebnisse hervorgebracht. Ein französischer Antrag auf Errichtung einer Hohen Behörde für den Verkehr habe selbst dann nicht die erforderliche Unterstützung erhalten, als vorgeschlagen wurde, zunächst rein provisorische Maßnahmen zu ergreifen.

Allzuviel Zeit und Energie sei verschwendet worden, und die ITF müsse sich überlegen, ob es nicht richtig wäre, über die in der Entschließung der Eisenbahnerkonferenz vom August 1951 enthaltenen Forderungen hinauszugehen und zu verlangen, daß die ITF in allen sich mit Verkehrsfragen befassenden internationalen Organen eine Vertretung erhält. Man müsse sich auch überlegen, ob man sich nicht auf dem falschen Wege befinde, wenn man Fragen der Verkehrsintegration und -koordinierung, die ja alle Verkehrsträger gleichermaßen angehen, in voneinander getrennten Sektionskonferenzen behandelt.

Er sei der Meinung, daß die ITF für eine Koordinierung der Tätigkeit der erwähnten Verkehrsausschüsse eintreten sollte, die ein erster Schritt auf dem Wege zur Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde wäre. Wenn diese Körperschaften in einer zentralen Institution zusammengefaßt werden könnten, wäre es für die ITF viel leichter, ihren Einfluß geltend zu machen.

Er regte ferner an, ein regionales westeuropäisches Organ der ITF zur Behandlung solcher Probleme zu schaffen. Sollten finanzielle Gründe dagegen sprechen, so dürften die angeschlossenen westeuropäischen Organisationen zur Leistung eines Sonderbeitrages bereit sein.

Die holländischen Gewerkschaften seien der Meinung, daß die internationale Verkehrsintegration und -koordinierung und die Errichtung einer höheren Verkehrsbehörde nur durch internationale politische Aktion verwirklicht werden könne, im Falle Westeuropas also durch den Europarat in Straßburg. Der kürzliche Vorschlag des britischen Außenministers, den Schumanplan in den Europarat einzubauen, sei ein Anzeichen der in dieser Hinsicht gegebenen Möglichkeiten. Er wolle die Leistungen des Binnenverkehrsausschusses der EWK nicht herabmindern, da diese Organisation jedoch unfähig sei, konkrete Beschlüsse zu fassen, sollte auch sie in den Europarat eingegliedert werden.

Die ITF müsse sich inzwischen vorbereiten, um im rechten Augenblick ihre Auffassungen über die durchzuführenden Aufgaben und die Form, welche die internationale Verkehrsintegration annehmen soll, bekanntgeben zu können. Die 1951 in Utrecht durchgeführte Eisenbahnerkonferenz sei sich bewußt gewesen, daß die ITF noch keine bestimmten Grundsätze festgelegt hat und habe deshalb das Exekutivkomitee der ITF ersucht, einen Sachverständigenausschuß mit der Untersuchung des Problems zu beauftragen, damit später eine Sonderkonferenz der angeschlossenen Ge-

werkschaften in Westeuropa eine eingehende Besprechung dieser Fragen durchführen kann. Er bedaure, daß diesem Wunsch bisher noch nicht entsprochen worden sei.

Er weise auf die im Tätigkeitsbericht erwähnten Bestrebungen der Handelskammern der Nordseehäfen zur Verwirklichung enger Zusammenarbeit hin. Etwaige Ergebnisse dieser Bestrebungen dürften später eine Koordinierung des westeuropäischen Verkehrs in seiner Gesamtheit im Wege stehen.

Er hoffe, daß der Kongreß den Vorschlägen der Eisenbahnersektion im Hinblick auf eine rasche Formulierung der Forderungen der ITF zur Verkehrspolitik in Westeuropa zustimmen und außerdem dem Gedanken der Errichtung eines westeuropäischen regionalen Organs der ITF beipflichten werde, für welches die beteiligten angeschlossenen Organisationen, wenn nötig, einen Sonderbeitrag leisten würden.

F. Laurent (Französischer Eisenbahnverband) sagte, seine Delegation sei beauftragt, für den Bericht zu stimmen, möchte jedoch um gewisse Erklärungen bitten. Auch werde er die Haltung seiner Gewerkschaft beschreiben, weil auf gewisse Einwände Bezug genommen worden sei, die sie gegen die Tätigkeit des Aktionsausschusses für das Mittelmeer vorgebracht habe.

Um jedes Mißverständnis aus dem Wege zu räumen, wünsche er zu erklären, daß der von ihm vertretene Verband im Juli 1947, sechs Monate vor der Gründung des Gewerkschaftsbundes FO, gebildet wurde. Sie hätten die alte CGT damals verlassen, weil sie nichts mit den angeblichen Gewerkschaftlern zu tun haben wollten, deren Hauptziel es war, Moskau zu dienen. Auf dem ITF-Kongreß des Jahres 1948 in Oslo hätten sie für den Abbruch der Beziehungen zum WGB gestimmt. Sie hätten damit das freie Gewerkschaftswesen verteidigt und geholfen zu verhindern, daß aus Frankreich ein westliches Polen wurde.

Daß sie nicht für die Stuttgarter EntschlieÙung über den Waffentransport gestimmt hätten, sei psychologischen Erwägungen zuzuschreiben, deren Besprechung zuviel Zeit in Anspruch nehmen würde. Wenn jedoch andere glauben sollten, daß sie damit einen Fehler begangen hätten, möchte er darauf hinweisen, daß sie als disziplinierte Demokraten das Mögliche getan hätten, um diese Resolution in die Tat umzusetzen. Sie widersetzten sich nach wie vor entschlossen den Manövern der Kommunisten.

Weshalb protestierten sie gegen die Tätigkeit des Aktionsausschusses für das Mittelmeer? In erster Linie seien sie überrascht gewesen, nicht zur Teilnahme an der Tätigkeit dieses Ausschusses aufgefordert worden zu sein, denn die Stuttgarter EntschlieÙung habe es allen Mitgliedern der ITF zur Pflicht gemacht, die zur Abweisung von Angriffen gegen die freien Völker bestimmten Waffentransporte sicherzustellen, und sie hätten gewünscht, an der von den Aktionsausschüssen geplanten Tätigkeit teilzunehmen.

Nach der ersten Tagung des Mittelmeerausschusses, die im Januar 1951 in Marseille durchgeführt wurde und in der Presse starke Beachtung fand, sei es für sie klar gewesen, daß der Ausschuß mehr ein politischer denn ein Aktionsausschuß sei. Die EntschlieÙungen der beiden Tagungen des Mittelmeerausschusses von Marseille und Saloniki hätten ihr Interesse an einer Zusammenarbeit mit dem Ausschuß gedämpft. Eine Resolution habe die Probleme des Fernen Ostens behandelt und Tschiang Kai-schek unterstützt, den Mann, der vor allem für den Erfolg des Kommunismus in China und den Aufstieg von Mao Tse-tung verantwortlich sei. Eine weitere Entschlie-

ßung sei der Aufforderung gleichgekommen, Franco in das westliche Verteidigungssystem einzubeziehen, eine Auffassung, der sie aus Achtung vor ihren spanischen Kameraden, mit deren Kampf und Martyrium sie vertraut seien, nicht beipflichten könnten. Es sei zu bedauern, daß sie durch ihren Widerstand gegen diese Resolutionen den Eindruck erweckt hätten, daß sie die Kommunisten gegen die ITF unterstützen. Tatsächlich befänden sie sich auf der Seite des EK der ITF, das zweimal den Mittelmeerausschuß ersucht habe, sich auf seine Rolle als Aktionsausschuß zu beschränken und politische Fragen den leitenden Organen der ITF zu überlassen. Er ersuche den Kongreß, sich zu überlegen, ob die Aktionsausschüsse wirklich eine Daseinsberechtigung haben.

Nach der Marseiller Tagung des Mittelmeerausschusses sei dieser vom EK der ITF ersucht worden, die Herausgabe politischer Instruktionen zu unterlassen, aber nur wenige Monate später, in Saloniki, sei wiederum dasselbe geschehen. Ob man wohl vor weiteren Verletzungen der Beschlüsse und Empfehlungen des EK der ITF sicher sei?

Der Bericht erwähne, daß die Tätigkeit der Aktionsausschüsse vertraulicher Natur sei. Aber wenn ihre Tätigkeit vertraulich sein soll, müßten es auch die Tagungen sein, und die Publizität, welche die Tagungen in Marseille und Saloniki erhalten hätten, sei mit ernststen Risiken verbunden, welche die angestrebten Ziele schädigen könnten.

Er hätte gern einiges von den Ergebnissen dieser Tätigkeit vernommen. Der Bericht spreche in allgemeinen Worten von einer Abkehr vom Kommunismus, besonders in Frankreich, unterlasse es jedoch, die positiven Ergebnisse in den Einzelheiten zu beschreiben.

Der Finanzbericht enthält keinen Hinweis darauf, daß die ITF den Mittelmeerausschuß finanziere. Dieser scheine über Einkommensquellen zu verfügen, die der Kontrolle der ITF entzogen sind. Aus dem Bericht gehe hervor, daß die Zahl der hinter dem Mittelmeerausschuß stehenden Organisationen verhältnismäßig klein ist. Trotzdem sei der Ausschuß in der Lage, zwei Büros zu unterhalten, eines in Paris, das andere in Rom, und eine Zeitung in drei Sprachen zu veröffentlichen, die bedeutend umfangreicher sei als die Zeitung der ITF. Es scheine deshalb, daß der Mittelmeerausschuß nicht im geringsten der Aufsicht der ITF unterstehe. Er sei wirklich ein selbständiges Organ.

Er müsse sich beschweren über die Einmischung des Mittelmeerausschusses in das Leben anderer dem französischen Gewerkschaftsbund FO angeschlossener Organisationen, die darauf abziele, die Einheitsfront der Organisationen, die geschaffen wurden, um den Kommunisten wie auch den Arbeitgebern entgegenzutreten, zu zerstören. Besonders besorgt sei er über den Konflikt, der innerhalb des Hafenarbeiterverbandes FO zwischen Anhängern des Mittelmeerausschusses und solchen Mitgliedern ausgebrochen sei, die gegen die Einmischung von Außenseitern in die Angelegenheiten der Gewerkschaft Einspruch erhoben hätten.

Seine Gewerkschaft wende sich auch nachdrücklich dagegen, daß eine Organisation, die unter den Auspizien der ITF tätig ist, einen Mann beschäftigt, der während der Okkupationszeit die Vichy-Regierung unterstützte und die Vorteile der Zwangsarbeit in Deutschland predigte.

Angesichts all dieser Umstände sei er der Meinung, daß es besser wäre, die Verantwortung für die gesamte Tätigkeit der ITF deren leitenden Organen zu überlassen. Wenn besondere Maßnahmen gegen die Kommunisten erforderlich seien, könne das EK den Beistand von Ausschüssen erhalten, die für diesen besonderen Zweck auf regionaler Grundlage gebildet werden

und auf dieselbe Weise zusammentreten könnten wie die Sektionsausschüsse. Damit würde vermieden, daß angeschlossene Organisationen Beschlüssen gegenüberstehen, deren Autorität in Zweifel steht.

Der Präsident unterbrach hier die Besprechung des Tätigkeitsberichtes, um zwei Vertretern befreundeter Organisationen das Wort zu geben.

Weitere Begrüßungsansprachen

A. Deakin (Internationaler Bund Freier Gewerkschaften) sagte, er freue sich, Gelegenheit zu haben, im Namen des IBFG zu sprechen, besonders da die ITF eine der ersten Organisationen gewesen sei, die die Errichtung einer freien und unabhängigen Gewerkschaftsinternationale angestrebt hätten. Sein Vorredner habe darauf angespielt, daß er (Deakin) sich auf dem ITF-Kongreß des Jahres 1948 in Oslo geweigert habe, diejenigen Schritte zu unternehmen, die zum Rückzug der freien Gewerkschaften aus dem WGB führten. Dieser Rückzug sei später im günstigsten Augenblick erfolgt.

Diese Tagung in Stockholm, der schwedischen Hauptstadt, gebe den Delegierten die Möglichkeit, die soziale Demokratie am Werk zu sehen und zu erkennen, wieviel wirksamer sie in der Praxis ist als die kommunistische Ideologie. Der unvoreingenommene Beobachter könne nicht umhin, den Schluß zu ziehen, daß das Beispiel Schwedens und der anderen Demokratien der westlichen Hemisphäre die Auffassung Lügen straft, daß der Kommunismus die beste Antwort auf die sozialen und menschlichen Probleme bietet, denen die Welt gegenübersteht. Er sei stolz darauf, einer der Mitbegründer des IBFG gewesen zu sein. Die kräftige Entwicklung der Organisation seit ihrer Gründung vor bald drei Jahren bereite ihm große Freude. Nach dem Abbruch der Beziehungen mit der kommunistischen Internationale hätten die freien Gewerkschaften vor einer sehr schweren Aufgabe gestanden, sie seien jedoch über die optimistischsten Erwartungen hinaus erfolgreich gewesen. Die freie Gewerkschaftsinternationale vertrete fünfzig Millionen Menschen, die der Organisation nicht deshalb angehörten, weil sie in die Regierungsmaschine ihres Landes eingespannt sind, sondern weil sie die Überzeugung hegten, daß der IBFG ein Instrument in ihren eigenen Händen ist, das einen beachtlichen Beitrag an den Fortschritt der Menschheit leisten kann. Der IBFG dürfe stolz darauf sein, daß er alle die freien Völker vertrete, die für die Erhaltung der Menschenwürde und des Anstandes in den Beziehungen zwischen den Völkern der Welt ohne Unterschied der Auffassungen, des Glaubens, der Hautfarbe oder der Rasse kämpften. Er stehe für die Freiheit ein.

In den sogenannten Volksdemokratien rede man ebenfalls von Freiheit, aber es sei eine andere Auffassung der Freiheit als die, welche die Völker in den freien Demokratien beseele. Es gehe nicht an, daß man gegen die geistigen und moralischen Werte der einfachen Menschen verstößt — gegen die Freiheit, die es ihnen ermöglicht, die Verantwortung für Handlungen zu übernehmen, die das Ansehen der Menschheit fördern und die Lebensverhältnisse der großen Masse des Volkes überall verbessern. Das sei die Grundlage der Auffassungen und der Ideologie des IBFG.

Der IBFG stehe hinter niemandem zurück in seinem Streben, Beziehungen zwischen den Völkern zu schaffen, die ohne Rücksicht auf politische Überlegungen dem Frieden dienlich sind. Der westlichen Welt liege sehr an der Durchführung dieser Aufgabe, und sie wünsche die Zusammenarbeit in den Vereinten Nationen trotz getrennter politischer Auffassungen Wirklichkeit werden zu lassen. Dagegen wende sich der IBFG gegen verlogene Konferenzen, wie die sogenannte Stockholmer Friedenskonferenz, die im Vorjahre stattgefunden habe.

Für den Augenblick sei die erste Aufgabe der freien Gewerkschaften die Verwirklichung des Friedens, danach aber werde es sich darum handeln, die Armut überall, wo sie vorkommt, abzuschaffen. Die Tage, in denen die Nationen ihre Wirtschaft ausdehnen konnten durch Ausbeutung der Völker der rückständigen Gebiete und der Kolonien, die Zeit des Imperialismus sei längst vorbei. Die Zivilisation erfülle nur dann ihren Zweck, wenn sie überall in der Welt Bedingungen schaffe, welche die Völker in die Lage versetzen, der Segnungen teilhaftig zu werden, die sich aus der Forschung, der technischen Entwicklung und der Fähigkeit der Menschheit ergeben, von der Wissenschaft Gebrauch zu machen, um allen Völkern die Güter zu verschaffen, die das Leben lebenswert machen. Durch volle Ausnützung der Produktionsmittel der Welt und Sicherung der Vollbeschäftigung könnten die Völker in den Genuß der Vorteile gelangen, die sich aus ihrer unbegrenzten Produktionsfähigkeit ergeben.

In lobenden Worten sprach er von dem früheren Sekretär der ITF und gegenwärtigen Sekretär des IBFG, Oldenbroek. Er habe in seiner Stellung als Generalsekretär der ITF, zu der er beim Ableben Edo Fimmens aufstieg, tüchtige Arbeit geleistet, weshalb sehr bedauert worden sei, daß die Ereignisse seine Überlassung an den IBFG forderten. Oldenbroek habe seither viel Energie und vor allem große Vorstellungskraft auf den Aufbau der Weltorganisation verwandt, die der IBFG jetzt darstelle. Der IBFG sei eine Körperschaft von einiger Bedeutung in der Struktur der Welt, in den Vereinten Nationen und in den Einrichtungen geworden, die für den Wiederaufbau Europas geschaffen wurden, der weitgehend durch die Großzügigkeit des Volkes der Vereinigten Staaten ermöglicht worden sei.

Der Tätigkeitsbericht gebe einen klaren Hinweis auf den Organisations-
typ, der auf regionaler Grundlage entwickelt werde. Als einer, der praktische Erfahrung in der Leitung einer verhältnismäßig großen Organisation besitze, sei er der Meinung, daß eine wesentliche Vorbedingung des Erfolges ein hoher Grad der Dezentralisierung sei. Mit dem Blick auf diese Wahrheit habe man eine Regionalorganisation für den Fernen Osten gebildet. Die Bedeutung, die dem Fernen Osten im Augenblick zukomme, könne nicht überschätzt werden. Wenn es nicht gelinge, im Osten und im Westen gleichermaßen Wohlstand zu schaffen, werde eine sehr schwierige Zeit anbrechen. Die Regionalorganisation sei fähig, in dieser Hinsicht einen sehr wertvollen Beitrag zu leisten.

Auch in Europa habe der IBFG eine Regionalorganisation gebildet. Es bestehe die Notwendigkeit, die gewerkschaftliche Lage in Frankreich und Italien in die Hand zu bekommen, denn die Gewerkschaften dieser Länder seien in den ersten Nachkriegsjahren unter dem Einfluß der von den Kommunisten beherrschten Gewerkschaftsbünde gelangt. Der IBFG habe bedeutende Mittel beschafft, um es der freien Gewerkschaftsbewegung in diesen Ländern zu ermöglichen, sich zu behaupten.

Ähnliche Bestrebungen gingen in Afrika vor sich. Die regionale Organisation in diesem Kontinent sei noch nicht in dem Maße entwickelt, wie man wünschen könnte, aber trotzdem seien bedeutende Fortschritte erzielt worden.

Wir lebten in einer Zeit rascher Veränderungen, denen auch die Gewerkschaften sich nicht entziehen könnten. Diese stünden überall einer riesigen Bildungsaufgabe gegenüber. Der IBFG habe in Frankreich Bildungsmöglichkeiten geschaffen und sporne die deutschen Gewerkschaften in ihren eigenen Plänen an, damit Funktionäre ausgebildet werden könnten,

welche die Aufgaben durchführen, die die Mitglieder von ihren Gewerkschaften erwarten. Er habe versucht, einen kurzen Einblick in die Tätigkeit des IBFG zu geben. Zusammenfassend möchte er sagen, daß der IBFG den Zweck verfolge, den Volkswirtschaften der starken wie auch der schwachen Nationen eine geplante Struktur zu geben, die gestatten soll, daß die begonnene Aufgabe erfüllt wird — die Herbeiführung der sozialen Gerechtigkeit, nach der die Völker der Welt sich sehnten.

Es sei erklärt worden, daß zwei Ideologien miteinander im Kampf stehen. Das möge sein, aber entscheidend sei die Anwendung dieser Ideologien auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Völker. Wenn Freiheit und Demokratie kein größeres Maß an sozialer Sicherheit und sozialer Gerechtigkeit schaffen und überall den Lebensstandard des Volkes verbessern und fortschreitend heben könnten, würden sie untergehen und das Feld dem Kommunismus überlassen. Er glaube nicht, daß das geschehen werde. Er glaube, daß das erste Ergebnis einer Ausbreitung des Kommunismus eine Senkung des Lebensstandards der Völker wäre. Die Menschenwürde und die materiellen und geistigen Güter, die in langem und hartem Kampf erworben wurden, wären für viele Jahre verloren. Wir müßten unsere Anstrengungen verdoppeln und uns aufs neue zu unseren Idealen bekennen.

Er sei stolz darauf, dem Kongreß der ITF die brüderlichen Grüße und besten Wünsche des IBFG zu überbringen.

J. Christensson (Skandinavische Transportarbeiterföderation) dankte der ITF im Namen seiner Organisation für die Einladung zum Kongreß. Die skandinavische Transportarbeiterföderation sei eine im Rahmen der ITF gebildete Vereinigung aller Transportarbeitergewerkschaften der vier nördlichen Länder. Sie bestehe schon seit mehr als 50 Jahren und arbeite mit der ITF als solcher fruchtbringend zusammen. Sie führe regelmäßige Tagungen durch, um Fragen gemeinsamen Interesses für die vier nördlichen Länder zu besprechen und strebe vor allem eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen an. Besonders zu erkennen sei dies in der Schifffahrt, wo auf eine Verbesserung der Seemannsgesetze in einem der vier Länder gewöhnlich jeweils eine Anpassung in den anderen Ländern folge. Es sei gelungen, die für seerechtliche Fragen zuständigen Regierungsabteilungen der vier Länder zur Zusammenarbeit zu bewegen. Man versuche, ähnliche Vorkehrungen für den Straßenverkehr und die Häfen zu erreichen, obwohl man darin noch nicht so erfolgreich gewesen sei wie in der Schifffahrt. Man sei jedoch jetzt an dem Punkt angelangt, da Besprechungen zwischen Regierungsstellen der vier Länder stattfinden, wenn es z. B. darum gehe, die Verkehrsvorschriften abzuändern. Was die Häfen betreffe, könne die Lage in einem Land oft auf die Arbeit in den Häfen anderer Länder Auswirkungen haben, weshalb die Gewerkschaften versuchten, die Arbeitgeber zum Abschluß von Vereinbarungen zu bewegen, die sie in den Fällen, in welchen die Situation ungefähr dieselbe ist, für möglich hielten.

Er wünschte dem Kongreß jeden Erfolg in seinen Beratungen.

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband) dankte dem Sekretariat für die frühzeitige Zustellung des Berichtes für 1950 und 1951 und beglückwünschte es zu seinen hervorragenden Leistungen. Kein anderes Internationales Berufssekretariat sei so aktiv und die Sekretäre und das

Exekutivkomitee leisteten ihr Bestes, um das Ansehen, das die ITF in der Vergangenheit gewonnen habe, zu erhalten. Dem in Stuttgart ausgedrückten Wunsch, daß den Sonderproblemen der verschiedenen Sektionen größere Aufmerksamkeit geschenkt werden möge, sei entsprochen worden.

Er möchte sich besonders auf die Sektion der Hochseefischer beziehen. Da er an der Ausarbeitung der Fischercharta der ITF beteiligt gewesen sei, sei er an dieser Sektion besonders interessiert. Sie habe seit dem Stuttgarter Kongreß keine Zusammenkunft mehr durchgeführt. Allerdings treffe es zu, daß die Vertreter der Seefischergewerkschaften Gelegenheit hätten, sich auf Tagungen der Seeleutesektion auszusprechen und auf dem Wege über den Paritätischen Seefahrtsausschuß der IAO Ergebnisse zu erzielen. Auch wisse er den Umstand zu würdigen, daß das IAA auf Anregung der ITF eine hervorragende internationale Übersicht über die Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei ausgearbeitet und veröffentlicht habe. Er hoffe, das Sekretariat werde weiterhin auf die IAO einwirken, um die Einberufung einer Konferenz zur Behandlung von Fischerproblemen zu erreichen.

Er möchte den holländischen Freunden und besonders auch dem Generalsekretär der ITF für die wertvolle Hilfe danken, die sie den belgischen Hafentarbeitern in ihrem Streik vom Juli 1950 gewährten. Die internationale Solidarität sei in der ITF Wirklichkeit.

Was die Umtriebe der Kommunisten in den europäischen Häfen betreffe, glaube er feststellen zu dürfen, daß die Einsetzung von Aktionsausschüssen unter den Auspizien der ITF sie zur Bedeutungslosigkeit verurteilt habe, obschon die Gewerkschaften nicht allzu selbstgefällig sein dürften und ständig auf der Hut sein müßten.

Es freue ihn, seine Anerkennung für die Leistungen der ITF zugunsten der Hafentarbeiter, Seeleute und Binnenschiffer auszudrücken und er möchte gleichzeitig bitten, daß der Tätigkeit der Straßentransportarbeiter ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird, vor allem wegen der Auswirkungen der heutigen Entwicklung.

Er unterstütze vorbehaltlos die Ausführungen des Generalsekretärs in dessen Bericht über die Beziehungen mit dem IBFG, und er möchte ihm danken für seine Bemerkungen zu seiner (Dekeyzers) Tätigkeit als Mitglied der nach dem Fernen Osten entsandten IBFG-Delegation. Er habe auf dieser Reise versucht, möglichst viele Transportarbeitergewerkschaften aufzusuchen und ihnen einen Einblick in die wertvollen Leistungen der ITF zu verschaffen. Seither habe die ITF diesen Gewerkschaften Propagandamaterial zugestellt, und er hoffe, daß der Erfolg nicht ausbleiben werde.

Er sei überzeugt, daß die ITF ihrer Vergangenheit immer treu bleiben werde.

S. Dimitracopoulos (Griechischer Eisenbahnerverband) überbrachte dem Kongreß die herzlichsten Grüße des griechischen Eisenbahnerverbandes, der ihm in seinen Beratungen vollen Erfolg wünsche. Die griechischen Eisenbahner hofften, der Kongreß werde ihnen beistehen, bis die in ihrem Land noch unerfüllten Forderungen verwirklicht sind, besonders was die restlose Durchführung des Achtstundentages betrifft. Er freue sich, erklären zu können, daß vor kurzem eine Vereinbarung mit der griechischen Regierung über die stufenweise Einführung des Achtstundentages erzielt worden sei.

Seine Delegation stimme dem Tätigkeitsbericht zu und möchte aufrichtig danken für die großzügige Hilfe, die ihrer Gewerkschaft bereitwillig gewährt worden sei.

Schluß der Sitzung.

Am Nachmittag begaben sich die Kongreßteilnehmer zu einem Empfang des Stockholmer Stadtrates im Rathaus.

Freitag, 18. Juli 1952

An diesem Tag fanden Sektionskonferenzen statt.

Sonnabend, 19. Juli 1952

Vormittagssitzung

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

P. Felce (Französischer Transportarbeiterverband) sagte, Kollege **Laurent** habe die Tätigkeit des Mittelmeerausschusses als schädlich bezeichnet, obwohl er sie gar nicht kenne. Er habe Beschuldigungen gegen eine vom Mittelmeerausschuß beschäftigte Person erhoben und die Herkunft der finanziellen Mittel dieses Ausschusses kritisiert. Er habe der Meinung Ausdruck gegeben, daß **Froideval**, ein langjähriger französischer Gewerkschaftler, nicht vertrauenswürdig sei, weil er nach dem Kriege durch einen von den Kommunisten gebildeten Ausschuß aus der Gewerkschaftsbewegung ausgeschlossen worden sei.

Laurent sollte wissen, daß der einzige Vorwurf, den der Gewerkschaftsbund, dem er angehöre — die CGT Force Ouvrière —, gegen Froideval habe erheben können, darin bestand, daß Froideval an einer Gewerkschaftszeitung mitarbeite, die hie und da die Politik des Gewerkschaftsbundes kritisiert hat. Wenn alle, die diesen Gewerkschaftsbund in der einen oder anderen Zeitung kritisiert haben, zu verurteilen wären, wäre ihre Zahl sehr bedeutend, und Laurent selber würde sich wahrscheinlich unter ihnen befinden.

Laurents Beschuldigungen entbehrten jeder Grundlage. Zweimal habe man ihm Gelegenheit gegeben, sie vor einem internationalen Ausschuß der ITF, der für diesen Zweck besonders gebildet wurde, zu begründen. Laurent sei nicht vor diesem Ausschuß erschienen. Überraschend sei, daß Kollege Laurent, der die Schuld Froidevals nicht habe nachweisen können, ein überzeugter Verteidiger **Bouchers** sei, eines anderen unmittelbar nach dem Kriege ausgeschlossenen Gewerkschaftlers, dessen Fall ähnlich liege wie der Froidevals. Ähnlich sei allerdings nicht das richtige Wort, denn Boucher sei von den Besatzungsbehörden zum „Conseiller du Département de la Seine“ ernannt worden, obschon nichts in seiner früheren Laufbahn ihn für eine solche Stellung habe geeignet erscheinen lassen. Er könne sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es Laurent weniger um Froidevals Vergangenheit gehe als um die Tatsache seiner Beschäftigung durch den Mittelmeerausschuß.

Mit der Beschuldigung, der Mittelmeerausschuß beschäftige Personen zweifelhaften Rufs, nicht zufrieden, übe Laurent Kritik an der Herkunft der Mittel dieses Ausschusses, eine Kritik, die sich seltsam anhöre auf dem Kongreß einer Internationale, deren eine Funktion es sei, die Hilfe der reicheren Gewerkschaften für die ärmeren zu gewinnen. Gleich allen französischen Gewerkschaften habe der Mittelmeerausschuß die inter-

ationale Arbeiterbewegung um Hilfe ersucht und sie auch erhalten. Der Mittelmeerausschuß sei stolz darauf, denn er sehe in ihr einen Beweis der Solidarität der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Laurents Haltung sei um so überraschender, als seine Organisation den Beistand derselben Organisationen, die auch den Mittelmeerausschuß unterstützten, angefordert und erhalten habe.

Laurent schein bereitwillig allen umgehenden Gerüchten über den Mittelmeerausschuß ohne Rücksicht auf ihren Ursprung Glauben zu schenken, und er schein ohne weiteren Beweis der Auffassung Glauben geschenkt zu haben, daß dieser Ausschuß sich in die inneren Angelegenheiten französischer Gewerkschaften einmischte. Im Falle des Hafentarbeiterverbandes z. B. habe Laurent sich nicht die Mühe gegeben, herauszufinden, daß es in Frankreich einen Bund der Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften gibt, der befugt ist, sich mit allen die Interessen der Seeleute und der Hafentarbeiter berührenden Fragen zu befassen. Wie jene, die unter jedem Mantel den Teufel vermuten, schein Laurent in allen Ereignissen die Hand des Mittelmeerausschusses zu sehen.

Der französische Transportarbeiterverband sei mit der Tätigkeit der Aktionsausschüsse sehr zufrieden. Er ziehe es vor, den Mittelmeerausschuß nicht im Lichte der von den Kommunisten und ihren Handlangern verbreiteten Gerüchte zu beurteilen, sondern nach den Ergebnissen seiner Tätigkeit, und niemand könne verneinen, daß diese Ergebnisse, wenn auch nicht entscheidend, so doch positiv gewesen seien. Seit der Bildung des Mittelmeerausschusses sei es den Kommunisten selbst in den Häfen, die traditionell zu ihrem Machtbereich gehören, nicht mehr gelungen, irgendwelche Streiks auszulösen.

Er bezweifle, daß Laurent, als er seinen Vorschlag vortrug, als Vertreter des ganzen Eisenbahnverbandes gesprochen habe. Ob sein Kongreß ihn beauftragt habe, den Vorschlag vorzubringen? Die kürzlichen Ereignisse hätten gezeigt, daß die kommunistischen Kräfte in Frankreich zwar ernstlich geschwächt, ihre Geheimorganisationen aber immer noch mächtig sind, und man müsse gegen sie mit allen bewährten Mitteln vorgehen.

A. Maffei (Italienischer Hafentarbeiterverband) sagte, er möchte dem Kollegen Laurent einige Erklärungen geben. Die Voreiligkeit seines Urteils könne nur der Unwissenheit über die Zwecke und Methoden des Mittelmeerausschusses zugeschrieben werden. Laurent sollte wissen, daß im August 1949 in Marseille ein kommunistischer Ausschuß gebildet wurde, der den bestimmten Zweck verfolgte, den Betrieb aller Häfen der dem Atlantikpakt beigetretenen Länder, besonders derjenigen am Mittelmeer, d. h. Frankreichs, Italiens und Griechenlands, zu lähmen. Es sei notwendig gewesen, Gegenmaßnahmen zu ergreifen, weshalb am 4. September 1950 in Neapel der Aktionsausschuß der ITF für das Mittelmeer eingesetzt worden sei. Sein Zweck bestehe darin, möglichst viel über die Pläne der Kommunisten herauszufinden und diese Information an die freien Gewerkschaften der betreffenden Länder weiterzugeben, damit diese sie sich aufdrängenden Maßnahmen treffen können. Diese Arbeit werde auch jetzt noch vom Mittelmeerausschuß geleitet, dank dessen Tätigkeit es gelungen sei, die von den Kommunisten geplante Sabotage zu verhindern.

Kollege Laurent wisse wahrscheinlich von den Verhältnissen in Livorno, das lange als italienischer Kreml betrachtet worden sei. Die Kommunisten hätten in diesem Hafen den Versuch unternommen, das Ausladen der von

den Vereinigten Staaten an Italien gelieferten Militärgüter zu verhindern. In diesem wie in anderen Fällen sei der Mittelmeerausschuß bereit gewesen, Rat zu erteilen und Beistand zu leisten. Die französischen, griechischen und nordafrikanischen Kollegen hätten ihre Solidarität unter Beweis gestellt, was zur Niederlage der Kommunisten in Livorno geführt habe. Diese Niederlage bedeute aber noch nicht das Ende des Kampfes. Ob es dem Kollegen Laurent bekannt sei, daß der kommunistische Ausschuß nach der Verhaftung von Duclos, die auch die Verhaftung des Sekretärs der Kommunistischen Hafentarbeitergewerkschaft in Toulon mit sich brachte, von Marseille nach Genua verlegt wurde? Diesem Schritt komme große Bedeutung zu.

Er hoffe, daß Kollege Laurent nach sorgfältiger Prüfung dieser Tatsachen seine Haltung dem Mittelmeerausschuß gegenüber ändern werde.

P. Giornelli (Italienischer Hafentarbeiterverband) sagte, der einzige Grund, weshalb er das Wort ergreife, sei der, daß ein Angriff auf den Aktionsausschuß für das Mittelmeer erfolgt sei, dem er als Vertreter für Italien angehöre. Er habe den Eindruck, daß Kollege Laurent keine sehr klare Vorstellung vom Mittelmeerausschuß habe, der nicht ein französischer Ausschuß sei, sondern aus Vertretern der Seeleute und Hafentarbeiter Griechenlands, Frankreichs, Nordafrikas und Italiens bestehe, in anderen Worten aus all denen, die ein tatsächliches Interesse an der Verhinderung kommunistischer Sabotage und der Brechung der kommunistischen Vormachtstellung in gewissen Mittelmeerhäfen besitzen. Wenn Laurent gesagt habe, daß der Mittelmeerausschuß einen wesentlich politischen Charakter habe, habe er bewiesen, daß er wenig wisse von dem Kampf, der in Neapel, Genua, Triest, Livorno, Marseille, im Piräus und allen übrigen Häfen des Mittelmeerbeckens habe ausgetragen werden müssen. Einige Tatsachen dürften zu seiner Aufklärung über die tatsächlichen Vorgänge beitragen.

Als die Kollegen Becu, Zeli und Ferri-Pisani zum erstenmal nach Italien gekommen seien, habe es die Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter praktisch erst auf dem Papier gegeben. Schon wenige Monate später hätten ihre Bestrebungen in Neapel die ersten Früchte getragen. Am 13. April, am Ostersonntag, als Kollege Laurent vermutlich — dem in katholischen Ländern herrschenden Brauch folgend — aufs Land hinausgefahren sei, habe er im Hafen von Neapel das Entladen des Dampfers „Exelona“ beaufsichtigt, des ersten Schiffes, das mit Atlantikpaktlieferungen an Bord einen europäischen Hafen angelaufen habe. Die Kommunisten hätten sich nach Kräften bemüht, die Löscharbeiten zu verhindern. Sie hätten sämtliche Hafentarbeiter zu Hause aufgesucht und sie mit Repressalien bedroht, Manifeste veröffentlicht und ihre Anhänger aufgeboten. Togliatti habe persönlich die Entwicklung der Lage verfolgt, und die Kommunisten hätten die Ausrufung eines Generalstreiks beschlossen. Es sei ihnen jedoch nicht gelungen, das Ausladen des Dampfers zu verhindern, worauf die Mitgliederzahl seiner Gewerkschaft innerhalb eines Monats von 141 auf 850 angewachsen sei. In Cherbourg und Marseille habe sich die Lage, dem Beispiel Neapels folgend, in derselben Richtung entwickelt.

Eine weitere Aktion des Aktionsausschusses für das Mittelmeer habe sich in Livorno zugetragen. Der Gemeinderat dieser Hafenstadt sei zu 85 Prozent aus Kommunisten zusammengesetzt gewesen, und während mehr als eines Jahres habe niemand im Hafen arbeiten können, der nicht eine kommunistische Mitgliedskarte besaß. Dank der Aktion des Mittelmeer-

ausschusses zur Unterstützung des Hafentarbeiterverbandes und dessen Sekretärs, des Kollegen Maffei, könne jetzt das Material zur Verteidigung Europas ohne Schwierigkeiten gelöscht werden. Dank des Einsatzes der 631 Mitglieder seines Verbandes sei jede Sabotage durch die Kommunisten verhindert worden. Ähnliches habe sich in Triest, Marseille, Palermo, Tarent, Genua, Bari und Algier zugetragen. Dies sei dank der Tatsache möglich gewesen, daß die freien Gewerkschaften im Mittelmeergebiet eine Einheitsfront gebildet hätten und den Kommunisten mit ihren eigenen Waffen gegenübergetreten seien. Das sei nicht Politik, sondern ein Kampf zur Wahrung der Interessen aller Arbeiter und zur Erhaltung des Friedens, den die Kommunisten laufend zu stören versuchten.

Laurent wollte wissen, wo die Mittel zur Tätigkeit des Ausschusses herkommen. Die Antwort sei einfach: Sie kämen von anderen Arbeitern und Gewerkschaften und würden ausschließlich für die Arbeiter verwendet in der Form ihrer Unterstützung, der Verteidigung ihrer Interessen und der Interessen der umfassenderen Gemeinschaft der Mittelmeervölker. Der französische Kollege brauche sich deshalb keine Sorgen zu machen. Im Kampf um die Verteidigung der Interessen der Arbeiterschaft und in dem größeren und härteren Kampf gegen den Sowjetimperialismus gebe es Arbeit und Ruhm für alle. Es nehme ihn wunder, ob die ganze Delegation der französischen Eisenbahner so denke wie Laurent. Er bezweifle es. Er glaube, Laurents Angriff sei nicht gegen den Mittelmeerausschuß gerichtet, sondern gegen einen bestimmten Vertreter dieses Ausschusses. Der Mittelmeerausschuß verlangte niemandes Dank für seine Leistungen im Kampf gegen den Kommunismus. Er wünsche nur, bei seiner Arbeit in Ruhe gelassen zu werden.

T. Nishimaki (Japanischer Seeleuterverband) sagte, bisher seien der ITF sechs japanische Transportarbeitergewerkschaften — Eisenbahner, Straßenbahner, Seeleute, Taxichauffeure usw. — mit insgesamt 600 000 Mitgliedern beigetreten. Die Hafentarbeitergewerkschaft stehe allerdings immer noch abseits. Außer dieser gehörten alle diese Gewerkschaften einem Landesrat der Transportarbeiter an. Es gebe außerdem eine Gewerkschaft der Expresarbeitnehmer, die ebenfalls noch nicht der ITF beigetreten sei, sich jedoch darauf vorbereite, diesen Schritt bald durchzuführen. Als dann werde der Rat der Transportarbeiter in seiner Gesamtheit der ITF angehören.

Der Hafentarbeiterverband sei eine sich auf ganz Japan erstreckende Gewerkschaft, aber ziemlich lose organisiert und gehöre dem japanischen Gewerkschaftsbund nicht an. Seine Gewerkschaft strebe an, die Hafentarbeitergewerkschaft zu stärken und deren baldigen Beitritt zur ITF herbeizuführen. Der Seeleuterverband sei von der ITF in hohem Maße unterstützt worden, auf Einzelheiten brauche er jedoch nicht einzugehen, weil sie im Bericht aufgeführt seien. Die Entschließung über den Seeverkehr und die Fischerei, die der Generalrat der ITF anlässlich seiner Tagung vom Oktober 1951 angenommen habe, sei für sie eine große Hilfe gewesen. Diese Resolution habe auf der Fischereikonferenz zwischen den Vereinigten Staaten, Kanada und Japan eine bedeutende Rolle gespielt. Es sei eine Vereinbarung erzielt worden, die jedem Land Gerechtigkeit widerfahren lasse. Damit sei das Ansehen der ITF bei der japanischen Regierung und den Fischereibetrieben in Japan gewaltig gestiegen.

Er möchte dem Exekutivkomitee der ITF und den Mitgliedern des Paritätischen Seefahrtsausschusses im Namen seiner Organisation für ihre Be-

mühungen danken, die IAO zur Einberufung einer asiatischen Seeleutekonferenz zu bewegen. Er bedaure bloß, daß die Vorkehrungen, was Ort und Zeitpunkt der Konferenz betreffe, nicht voll und ganz mit den Absichten der ITF übereinstimmen. Es würde sehr zu dem Erfolg der Konferenz beitragen, wenn sie in Japan durchgeführt werden könnte. Er hoffe deshalb, daß die ITF ihre Bemühungen fortsetzen werde.

P. de Vries (Holländische Gewerkschaft der Schiffsoffiziere) beglückwünschte das EK und den Generalsekretär zu dem Bericht, der einen Beweis des ständig wachsenden Einflusses der ITF im Verkehrswesen und auf die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Welt darstelle. Es gehe aus ihm hervor, daß die ITF ihre Aufgabe erfülle, aber auch, daß man von Zeit zu Zeit prüfen müsse, ob sie über die dazu erforderlichen Mittel verfüge. Er könne sich ernster Zweifel nicht erwehren, ob dies im Augenblick tatsächlich der Fall sei. Kollege **B r a t s c h i** habe in seiner Ansprache darauf hingewiesen, daß geordnete wirtschaftliche Verhältnisse und soziale Gerechtigkeit die beste Gewähr für Demokratie, Freiheit und Frieden darstellten. Er sei ganz damit einverstanden. Die Welt bedürfe der Wirtschaftsplanung, bei der die ITF als eines der wichtigsten internationalen Organe der Gewerkschaftsbewegung eine Aufgabe zu erfüllen habe. Einer der Punkte auf der Tagesordnung des Kongresses betreffe die Frage der Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde. Schon dieses Problem allein fordere größte Anstrengungen seitens der Föderation. Ein anderer sei das Problem der Verhältnisse in den rückständigen Gebieten und die Notwendigkeit, ihnen jede mögliche Hilfe angedeihen zu lassen. Diese Probleme seien zwar regionalen Charakters, die Art und Weise ihrer Lösung werde jedoch die Stellung der Arbeiter überall in der Welt beeinflussen. Dasselbe sei, wenn auch aus anderen Gründen, vom Problem des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Westeuropas zu sagen.

Alle diese Fragen müßten gründlich studiert werden, was durch Techniker und Sachverständige zu geschehen habe, die dem Sekretariat beizugeben wären. Das sei mit hohen Auslagen verbunden. Seine Gewerkschaft sei jedoch bereit, die Konsequenzen zu tragen. Er hoffe, der Kongreß werde einer Erhöhung der Beiträge zustimmen, damit die ITF die Mittel zur Durchführung der ihr gestellten lebenswichtigen Aufgaben erhält.

A. Fiorini (Vereinigte selbständige Gewerkschaft der italienischen Eisenbahner — SAUFI) sagte, seine Gewerkschaft habe schon anlässlich des Stuttgarter Kongresses die Errichtung des Aktionsausschusses für das Mittelmeer befürwortet und sei der Meinung, daß dieser Ausschuß seine Tätigkeit fortsetzen soll. Dies sei notwendig, um die Waffenlieferungen an die europäischen Unterzeichnerstaaten des Atlantikpaktes sicherzustellen, dessen Zweck die Verteidigung von Freiheit, Demokratie und Weltfrieden sei, die von den Sabotageakten der kommunistischen Gewerkschaften und dem Wiederaufleben des Faschismus täglich bedroht würden.

M. Petroulis (Griechischer Seeleuteverband) sagte, der Tätigkeitsbericht hebe die Vielfalt der Leistungen der ITF seit dem Stuttgarter Kongreß hervor und lasse die Schwierigkeit der Probleme erkennen, die von der ITF zu lösen waren. Die Zusammenarbeit zwischen den freien Völkern gestalte sich immer enger. Die sich ihnen stellenden Probleme verlangten internationale Lösungen. Daraus ergäben sich Auswirkungen auf die Arbeit der ITF. Bei der Durchführung dieser Aufgaben hätten der Generalsekretär und das Exekutivkomitee Wirklichkeitssinn, verbunden mit praktischem Idealismus, gezeigt.

Sein Verband sei sich der Bedeutung des Problems der Scheinüberführungen von Schiffen zu den Flaggen Panamas und ähnlicher Staaten vollauf bewußt, und er sei bereit, das Seinige zu tun. Er müsse jedoch den Kongreß um die erforderlichen Schritte ersuchen, die es der ITF ermöglichen, seiner Gewerkschaft bei dieser Aufgabe beizustehen.

Was den Mittelmeerausschuß betreffe, könne er sagen, daß die griechische Delegation in ihrer Gesamtheit, also einschließlich des Eisenbahnerverbandes und der Hafenarbeitergewerkschaft, seine Arbeit mit großem Interesse verfolgt habe und der Meinung sei, daß seine Ziele einer von den griechischen Gewerkschaften deutlich gespürten Notwendigkeit entsprächen. Die freie griechische Gewerkschaftsbewegung habe große Blutopfer gebracht. 144 führende Gewerkschaftler seien von den Kommunisten während des Aufstandes des Jahres 1944 kaltblütig ermordet worden. Die griechischen Gewerkschaftler seien sich deshalb der Notwendigkeit der Verteidigung gegen die kommunistischen Angriffe bewußt. Laurents Kritik an der Tätigkeit und den Entschliefungen des Mittelmeerausschusses habe sie schmerzlich überrascht, denn sie seien überzeugt, daß der Ausschuß fruchtbare und wirkungsvolle Arbeit leistet.

Der vom Sowjetblock und besonders dessen Agenten innerhalb der Gewerkschaftsbewegungen der freien Länder ausgelöste Angriff verlange eine unverzügliche und entscheidende Antwort, die vom Mittelmeerausschuß erteilt werde. Man hätte erwarten dürfen, vom Rednerpult aus eher Worte des Lobes als der Kritik zu hören. Es treffe zu, daß einige der vom Mittelmeerausschuß angenommenen Entschliefungen politischer Natur seien. Wer aber hätte die Delegierten auf der Konferenz von Saloniki verhindern können, Beschlüsse zu fassen, die zu den elementarsten Mitteln der Verteidigung gegen die kommunistische Aggression gehören — besonders diejenigen Delegierten, die die Methoden und Greuelthaten des sowjetischen Kommunismus am eigenen Leibe zu spüren bekommen hatten? Ob Kollege Laurent etwa glaube, daß die griechischen Arbeiter im Kampf auf Leben und Tod, in den die ganze griechische Nation verwickelt sei, und der die Abwehr der kommunistischen Aggressoren zum Ziele hatte, abseits stehen sollen, nur weil der Kampf auf der politischen Ebene ausgetragen wird? Eine der Entschliefungen des Mittelmeerausschusses habe die Aufnahme Griechenlands und der Türkei in den Atlantikpakt gefordert. Die Verwirklichung des damit ausgedrückten Wunsches habe die Front der freien Völker in ihrem Kampf gegen die totalitäre Aggression gestärkt. Ob der Mittelmeerausschuß dafür zu rügen sei, daß er diese Forderung erhoben hat? Der Kampf müsse ausgetragen werden und jedes Zurückweichen vor Beschlüssen, welche geeignet sind, die Front der Freiheit und der Demokratie zu stärken, käme einem Mangel an Mut und Kampfeswillen gleich.

P. Ferri-Pisani (Französischer Seeleuteverband) sagte, als Hauptverantwortlicher des Mittelmeerausschusses sei er dem Kongreß vielleicht eine Erklärung schuldig. Der Mittelmeerausschuß sei satzungsmäßig dem von T. Yates präsierten Zentralen Aktionsausschuß und dem Exekutivkomitee verantwortlich. Er unterliege also der Aufsicht der obersten verantwortlichen Leiter der ITF, die das Vertrauen des Kongresses genießen. Sich vorzustellen, daß die aufeinanderfolgenden, den Mittelmeerausschuß bestätigenden Beschlüsse dieser Organe ohne gründliche Überlegung gefaßt worden seien, käme der Verneinung ihrer Kompetenz, Loyalität und ihres Ernstes gleich. Das Verlangen nach einer öffentlichen Dis-

kussion über den Zweck des Ausschusses und die Beanstandung der Kürze der in einem nichtvertraulichen Bericht über ihn enthaltenen Angaben verrieten Unkenntnis der Gründe seiner Einsetzung.

Tatsächlich erwähne der Bericht die Bemerkungen, zu denen die ersten öffentlichen Handlungen des Ausschusses Anlaß gegeben hätten. Diese Bemerkungen seien ein Beweis der großen Sorgfalt, die das EK auf seine Aufgabe der Beaufsichtigung und der Zusammenarbeit mit dem Ausschuß verwandt habe. Im Gegensatz zu den in gewissen Kreisen gehegten Auffassungen habe er den Rat seiner Kollegen im EK willkommen geheißen und einige Veränderungen vorgenommen, um die Defekte, die eine völlig neue Organisation unvermeidlicherweise besitze, zu beheben. Er könne es deshalb dem Generalsekretär überlassen, die Existenz des Ausschusses und die im Bericht aufgeführten Schlußfolgerungen zu rechtfertigen. Er glaube jedoch, daß man es falsch auslegen würde, wenn er sich jeder Beteiligung an der Diskussion enthalten würde.

Der Mittelmeerausschuß übe seine Tätigkeit auf dem Gebiete der Schifffahrt aus, weil seine Gründung auf einen Beschluß der ITF-Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter zurückgehe. Man könne sich einen größeren Aufgabenbereich vorstellen, entweder durch eine geographische Ausdehnung oder durch Einbeziehung weiterer Verkehrszweige. Man dürfe jedoch nicht eine Begrenzung kritisieren, der der Stuttgarter Kongreß beiegepflichtet habe, indem er die Beschlüsse des EK guthieß. Innerhalb dieser Grenzen und mit der unablässigen Mitwirkung des Sekretariats der ITF und des Vorsitzenden des Aktionsausschusses habe der Mittelmeerausschuß seine unmittelbaren Ziele festgelegt, seine Probleme definiert und eine Lösung für sie gesucht.

Die Aufgabe sei keine leichte gewesen. Der Ausschuß hege nicht den Wunsch, eine geheime oder illegale Organisation zu sein, müsse jedoch vorsichtig sein, weil er es mit den Kommunisten zu tun habe. Seine Tätigkeit sei halböffentlich und gesetzlich, gleichzeitig aber diskret.

Man habe die Frage aufgeworfen, ob der Mittelmeerausschuß ein politischer Ausschuß oder ein Aktionsausschuß sei. Diese Frage sei kindisch. Der Mittelmeerausschuß sei ein politischer Ausschuß insofern, als er die Politik der ITF unterstütze, eine Politik ohne Aktion nütze aber nichts.

Man dürfe nicht vergessen, unter welchen Umständen der Mittelmeerausschuß wirken müsse. Weder die ITF noch der Mittelmeerausschuß könnten gleich einer Regierung Menschen ohne Rücksicht auf ihre persönlichen Meinungen anwerben und sie in den Kampf werfen. Propaganda in irgendeiner Form müsse deshalb unbedingt der Organisations-tätigkeit vorangehen, und die Beteiligung von Gewerkschaften, die ihren Delegierten Instruktionen erteilen, mache es unmöglich, die Besprechung gewisser Fragen zu verhindern. Die Kommunisten hätten die Häfen der Mittelmeerregion beherrscht und eine solche Atmosphäre des Terrors aufrechterhalten, daß die Hafentarbeiter und Seeleute auf ihren Befehl die Arbeit einstellen mußten. Die in wichtigen Positionen verschanzten Geheimagenten des Kominform hätten die Handelsschiffe der Mittelmeerländer in eine Waffe des kalten Krieges verwandeln und sie im Falle eines „heißen“ Krieges zerstören oder entführen können.

Diese Situation zu ändern, ohne sich zu äußern und ohne der einen Seite Schutz, der anderen Repressalien zu versprechen, hätte einer Macht bedurft, Wunder zu wirken, die er nicht besitze. Im Anfang habe eine

Handvoll entschlossener Männer einen aussichtslos scheinenden Kampf aufgenommen, und ihre Aufgabe sei noch erschwert worden durch die versteckte Opposition derer, die eigentlich ihre Verbündeten hätten sein sollen.

Er verfüge nicht über die Zeit, die erforderlich wäre, um die Schwierigkeiten zu beschreiben, die der Ausschuß habe überwinden müssen, von Cherbourg bis Marseille, von Genua bis Triest, vom Piräus bis Saloniki und von Casablanca bis Sfax, aber es sollte die Feststellung genügen, daß die Mittelmeerküste heute der einzige Ort ist, wo die einst allmächtigen Kommunisten nicht versucht hätten, politische Streiks auszulösen. Die Seeleutesektion des WGB habe sich geschlagen gegeben und Konferenzen zur Ausarbeitung neuer Aktionsmethoden abhalten müssen.

Die Mitglieder des Ausschusses seien einer Verleumdungskampagne ausgesetzt gewesen, weshalb er das Bedürfnis verspüre — nicht wegen seiner eigenen Person, sondern aus Rücksicht auf die Freunde und aktiven Mitglieder, die ihm trotz größter persönlicher Gefährdung Vertrauen entgegengebracht hätten —, den Kongreß der ITF um moralischen Rückhalt zu ersuchen. Der Mittelmeerausschuß habe Erfolge aufzuweisen, die aber noch nicht entscheidend seien. Die Kräfte des Bösen seien noch nicht zerstört, und es wäre ein ernster Fehler, anzunehmen, daß die kommunistische Drohung abgeschlagen sei. Eine neue Etappe schwieriger Geheimaktionen habe begonnen, und Organisationen wie der Mittelmeeraktionsausschuß seien mehr denn je notwendig, um dem seitens des Kominform im Aufbau begriffenen komplizierten Apparat gegenüberzutreten. Seine Freunde im Mittelmeerausschuß seien sich bewußt, daß sie ihre Pflicht getan hätten. Sie würden auch in Zukunft ihre Aufgabe erfüllen und damit einen bescheidenen, aber positiven Beitrag leisten zur Stärkung der ITF in ihren Bemühungen um bessere Sicherheit und größere Freiheit für alle Menschen, die guten Willens sind.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuteverband) sagte, im Tätigkeitsbericht werde erklärt, daß finnische Gewerkschaften, darunter der Seeleuteverband, die Einladung erhalten hätten, auf Kosten der argentinischen Gewerkschaftsbewegung Delegationen nach Argentinien zu entsenden. Er glaube, es müsse ein Fehler vorliegen, den er, was die Seeleute betreffe, zu berichtigen wünsche. Seine Gewerkschaft habe weder von den Gewerkschaften noch von irgendeiner andern Stelle in Argentinien eine Einladung erhalten. Die finnischen Seeleute seien dem Peronregime gegenüber nie freundschaftlich eingestellt gewesen, und als sie gehört hätten, daß eine finnische Gewerkschaft zur Entsendung von zwei Delegationen eingeladen worden sei, hätten sie an den finnischen Gewerkschaftsbund geschrieben und ihn ersucht, alle finnischen Gewerkschaften vor solchen Einladungen zu warnen.

N. Metslov (Estländischer Seeleuteverband) sagte, er überbringe die herzlichsten Grüße des estländischen Seeleuteverbandes, der in der ITF das einzige Land hinter dem Eisernen Vorhang vertrete. Bis zur Besetzung ihres Landes durch die Kommunisten seien sie glücklich gewesen und hätten mit ihren Nachbarn in Frieden gelebt. Sie hätten niemandes Sicherheit bedroht. Ihre Sozialgesetzgebung sei sehr fortschrittlich gewesen. Ihr größter Reichtum sei die Schieferölindustrie gewesen, die größte ihrer Art in der Welt. Sie hätten eine hochentwickelte Landwirtschaft und eine nicht unbedeutende Schifffahrt besessen.

Bei der kommunistischen Besetzung des Landes im Jahre 1940 sei es einigen Estländern, darunter verschiedenen Seeleuten gelungen, in die freie Welt zu fliehen, ja selbst einen Teil ihrer Handelsflotte zu retten. Infolgedessen könnten die estländischen Seeleute immer noch auf Schiffen ihrer eigenen Nationalität fahren, ein ziemlich ungewöhnlicher Vorteil für Flüchtlinge. Die geflüchteten Seeleute anderer Länder — Lettland, Litauen, Polen usw. — hätten ebenfalls auf diesen Schiffen Arbeit gefunden. Selbst im Exil setzten sie ihre Gewerkschaftsarbeit im Estländischen Seeleuteverband getreu der gewerkschaftlichen Grundsätze und hohen Ideale der ITF fort.

Er wünsche den aufrichtigen Dank seiner Organisation für die von der ITF und deren Organisationen erhaltene moralische Unterstützung und Hilfeleistung auszudrücken. Sein Verband pflichte den im Bericht beschriebenen Bestrebungen der ITF bei.

Da er die erste kommunistische Besetzung seines Landes mitgemacht habe, sei er persönlich mit den Leiden vertraut, die dieses Regime für alle bedeute, besonders aber für die Arbeiter. Rund 200 000 Menschen seien aus Estland deportiert worden, und die letzten Meldungen zeigten, daß die Verhaftungen und Deportierungen andauern. Die meisten Deportierten sowie die verhafteten und ermordeten Menschen seien einfache Arbeiter und Bauern, von denen einige an internationalen Gewerkschaftskongressen teilgenommen hätten und einigen der Delegierten bestimmt persönlich bekannt sein dürften. Die freien Gewerkschaften seien liquidiert und durch Einrichtungen ersetzt worden, deren Zweck nicht darin bestehe, die Arbeiter zu schützen, sondern sie im Interesse einer größeren Arbeitsleistung zur höchsten Kräfteanspannung zu zwingen. Die Estländer seien jedoch überzeugt, daß die Zeit kommen werde, da sie wieder Meister ihres eigenen Schicksals sein würden.

Der Kommunismus sei heute die größte Gefahr für die freie Gewerkschaftsbewegung und seine Bekämpfung eine der wichtigsten Aufgaben der ITF. Er hoffe, der Kongreß werde wiederum die ITF zur Fortsetzung des Kampfes um die Wiederherstellung von Freiheit und Gerechtigkeit in den Ländern unter kommunistischer Herrschaft, darunter Estland, verpflichten. Eine solche Erklärung würde der Welt zeigen, daß die ITF immer noch an der Spitze derer marschiert, die für Freiheit und Gerechtigkeit kämpfen und das Banner der internationalen Gewerkschaftssolidarität hochhalten.

Der Präsident sagte, die Diskussion über den Tätigkeitsbericht sei damit beendet. Der Generalsekretär würde sein Schlußwort später halten.

Der Kollege D. Follows von der Internationalen Vereinigung der Flugzeugführerverbände sei soeben eingetroffen. Er heiße ihn willkommen.

Nun gehe er zur Diskussion des Finanzberichtes über. Er ersuche den Generalsekretär, sie einzuleiten.

Punkt 6 der Tagesordnung: Finanzbericht 1950/51

O. Becu (Generalsekretär) sagte, er werde sich kurz fassen. Die Delegierten hätten den Finanzbericht für 1950/51, sowie den Bericht der Rechnungsprüfer vor sich. Er werde seine Ausführungen auf die Hauptrechnung beschränken.

Vor allem möchte er die Wertschätzung des EK zum Ausdruck bringen für die großartige Weise, in der die angeschlossenen Organisationen ihren

finanziellen Verpflichtungen der ITF gegenüber nachgekommen seien. Dank der regelmäßigen Zahlung der Beiträge habe die ITF ihre Tätigkeit in einem noch größeren Umfang als früher fortführen können.

Die Aufstellung über die Beitragsleistungen lasse eine kleine Erhöhung dieser Einnahmen erkennen. Sie hätten 1949 £ 41.000, 1950 £ 39.000 und 1951 £ 42.000 betragen. Diese kleine Erhöhung sei weitgehend dem Umstand zuzuschreiben, daß der ITF in den beiden Berichtsjahren einige weitere Organisationen beigetreten seien. Auch die Ausgaben seien gestiegen. 1949 hätten sie £ 33.000 betragen, 1950 £ 38.000 und 1951 £ 39.000. In letzterem Jahr sei die Erhöhung nicht groß gewesen, nur etwa £ 900

Die Frage der Beiträge stehe auf der Tagesordnung und der Kongreß würde aufgefordert, ihre Höhe für die nächsten zwei Jahre zu beschließen. Um dem Kongreß zu ermöglichen, seinen Beschluß in voller Kenntnis der Umstände zu fassen, möchte er darauf hinweisen, daß die Tatsache, daß die Auslagen im Jahre 1951 nicht stärker anstiegen, gewissen Maßnahmen zuzuschreiben sei, die vom Exekutivkomitee, Geschäftsführenden Ausschuß und Sekretariat ergriffen worden seien. Infolge der Erhöhung der Lebenshaltungskosten hätten die Löhne erhöht werden müssen. Das sei jedoch um ein bloßes Minimum geschehen, im Durchschnitt um 15 Prozent. Die Kosten für Veröffentlichungen, Reisen usw. seien ebenfalls beträchtlich gestiegen. Wenn nicht Einsparungen vorgenommen worden wären, wären die Ausgaben für 1951 zweifellos bedeutend höher gewesen als £ 39.000.

Man habe immer versucht, die Ausgaben möglichst niedrig zu halten, und zur Zeit sei das Personal nicht so groß, wie es früher einmal gewesen sei. Mitglieder des Personals, die ihren Rücktritt genommen hätten, seien in gewissen Fällen nicht ersetzt worden, nicht so sehr, um Kosten zu sparen, als wegen der Schwierigkeit, Kandidaten für die offenen Stellen zu finden. Die Auslagen des Jahres 1951 seien deshalb nicht höher gewesen, weil die ITF in dieser Hinsicht nicht dieselben Verpflichtungen besessen habe wie 1950.

Er halte es aus diesen Gründen für seine Pflicht als Generalsekretär, darauf hinzuweisen, daß das Einkommen der ITF erhöht werden müsse, wenn ihre Tätigkeit nicht leiden soll. Er wolle dabei jedoch im Augenblick nicht verweilen, weil die Frage der Beiträge später noch zu besprechen sei. Alsdann werde er in größerer Ausführlichkeit seine Auffassungen und die des GA und des EK darlegen.

Damit unterbreite er dem Kongreß den Finanzbericht für 1950/51.

Der Finanzbericht wurde ohne weitere Diskussion am frühen Nachmittag angenommen.

Punkt 7 der Tagesordnung: Beziehungen mit dem IBFG

O. Becu (Generalsekretär) sagte, die Beziehungen mit der zentralen Körperschaft der internationalen Gewerkschaftsbewegung sei ein Problem, das zur Diskussion stehe, schon seit es eine solche Körperschaft gebe. Es handle sich um eine Frage der Beziehungen zwischen den beiden Sektoren, dem horizontalen und dem vertikalen Sektor der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Es sei oft darüber gesprochen worden und manchmal seien Meinungsverschiedenheiten vorgekommen. Heute sei das anders. Man versuche, eine möglichst enge und ersprießliche Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Internationalen Berufssekretariaten einerseits und dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften andererseits zu schaffen. Den Delegierten liege ein Bericht zu dieser Frage vor.

Er erinnere daran, daß vor der Gründung des IBFG im Jahre 1949 die damals bestehenden siebzehn IBS eine gemeinsame Konferenz durchgeführt hätten, um Mittel und Wege zur Koordinierung ihrer Arbeit zu suchen, was damals bedeutet habe, der Tätigkeit des WGB entgegenzuwirken, dem einige der freien und demokratischen Gewerkschaftsbünde immer noch angehörten. Auf einer gemeinsamen Konferenz in Bornemouth im Jahre 1949 hätten die IBS die Schaffung eines Koordinationsausschusses beschlossen, aber leider seien zwei der wichtigsten Sekretariate nicht zur Mitwirkung bereit gewesen. Später seien zwei weitere IBS dazugekommen, so daß es vier IBS gegeben habe — darunter diejenigen der Bergleute und der Metallarbeiter —, die mit dem Koordinationsausschuß nichts zu tun haben wollten.

Bei der Gründung des IBFG sei eine Bestimmung in dessen Satzung aufgenommen worden, die eine Zusammenarbeit mit den IBS vorsehe. Später sei vereinbart worden, daß die IBS kollektiv — durch den Koordinationsausschuß — im Kleinen Ausschuß, Exekutivausschuß und Generalrat des IBFG und einzeln auf dessen Kongressen vertreten sein würden. Der IBFG habe jedoch in seinen Beziehungen mit dem Koordinationsausschuß vor der Schwierigkeit gestanden, daß der Ausschuß nicht sämtliche IBS vertrat. Diese Frage sei wiederholt auf Konferenzen der IBS besprochen worden, zum letztenmal auf der Rotterdamer Konferenz im Dezember 1950. Anlässlich dieser Tagung habe es einige Opposition gegen das Weiterbestehen des Koordinationsausschusses gegeben und man sei übereingekommen, den IBFG um Einberufung einer Konferenz aller IBS zu ersuchen, um einen besseren Weg der Zusammenarbeit zu finden, die Frage des Weiterbestehens des Koordinationsausschusses zu besprechen und zu lösen, und, sollte seine Abschaffung beschlossen werden, die Frage zu entscheiden, was an seine Stelle treten soll.

Eine Konferenz der IBS mit dem IBFG habe vor einigen Tagen, am 28. Juni, in Berlin stattgefunden. Das sei zu spät gewesen, um ihre Ergebnisse in den Bericht an den Kongreß aufzunehmen. Es sei beschlossen worden, den Koordinationsausschuß aufzulösen, besonders wegen der Nichtmitwirkung vier bedeutender IBS. Man sei sich jedoch bewußt gewesen, daß irgendwelche Einrichtungen zur Zusammenarbeit und Koordinierung der Tätigkeit erforderlich sind, und man habe beschlossen, an Stelle des Koordinationsausschusses einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Verbindungsausschuß zu bilden, der unter den Auspizien des IBFG wirken und von dessen Sekretariat bedient würde. Die IBS hätten deshalb in dieser Hinsicht keine Auslagen auf sich zu nehmen. Die fünf Mitglieder des Verbindungsausschusses seien: L i n c o l n E v a n s (Großbritannien) von der Metallarbeiterinternationale, W. B o c k (Deutschland) von der Bekleidungsarbeiterföderation, W. S p i e k m a n (Holland) vom Internationalen Bund der Privatangestellten, M. B o l l e (Großbritannien) von der Föderation der Gewerkschaften des Personals Öffentlicher Dienste und er selbst für die ITF. Es sei dem Verbindungsausschuß überlassen worden, die Vertreter der IBS in den leitenden Organen des IBFG zu ernennen. Der Ausschuß habe auf einer darauffolgenden Sitzung beschlossen, daß er (Becu) der Vertreter im Kleinen Ausschuß des IBFG sein soll, daß Spiekman und er die beiden Vertreter im Exekutivausschuß sein würden und daß Spiekman die IBS im Ausschuß des Regionalfonds des IBFG vertreten würde. Man habe es nicht für nötig gehalten, eine gemeinsame oder kollektive Delegation für den Generalrat des IBFG zu ernennen, denn der

IBFG sei auf Grund seiner Satzung verpflichtet, alle IBS einzeln zu Generalratstagungen einzuladen.

Eine Frage, die noch besprochen werden müsse, sei diejenige der Auslagen der IBS-Vertreter, die an Tagungen der leitenden Organe des IBFG teilnehmen. Sie werde auf einer allgemeinen Konferenz der IBS erörtert werden.

Man sein übereingekommen, daß das Sekretariat des IBFG zwar die Verantwortung für die Einberufung der Konferenzen der IBS und des Verbindungsausschusses übernehmen werde, die IBS jedoch Tagungen ohne IBFG-Vertreter abhalten könnten. Der IBFG erhebe nicht den Anspruch, eine umfassende Organisation zu sein, in deren Händen alle Verantwortung für die internationale Gewerkschaftsbewegung liege, sondern er erkenne, daß die IBS auf besonderen Tätigkeitsgebieten dieselben Rechte besitzen wie er den Gewerkschaftsbünden gegenüber.

Auf der Konferenz der IBS und des IBFG in Berlin habe sich ein etwas schwieriges Problem zur Diskussion gestellt, nämlich das auch im Bericht erwähnte Problem des Beitritts einzelner Gewerkschaften zum IBFG. Der IBFG nehme kleine Einzelgewerkschaften auf, von denen einige nicht mehr als 50 oder 60 Mitglieder besäßen. Eine Satzungsbestimmung des IBFG gestatte die Aufnahme einzelner vertrauenswürdiger Gewerkschaften, die den Zielen und der Satzung des IBFG beipflichten, sofern der Exekutiv-ausschuß nach Rücksprache und mit der Zustimmung des ihm angeschlossenen Gewerkschaftsbundes des betreffenden Landes von der Erwünschtheit dieser Aufnahme überzeugt ist. Beim Lesen dieser Satzungsbestimmung habe er — und seine Meinung werde von verschiedenen andern Vertretern der IBS geteilt — den Eindruck gehabt, daß sie dem IBFG die Möglichkeit geben soll, z. B. die amerikanische Bergarbeitergewerkschaft und vielleicht noch andere große Organisationen aufzunehmen, die dem IBFG nicht auf dem Wege über einen Gewerkschaftsbund angehören. Tatsächlich sei es jedoch so, daß der IBFG sehr kleine Organisationen der verschiedensten Berufe aufnehme. Auf der letzten Tagung seines Generalrates habe z. B. ein Aufnahmegesuch einer Transportarbeitergewerkschaft aus Kenya mit nur 50 Mitgliedern vorgelegen. Als die Frage sich im Generalrat des IBFG zum erstenmal gestellt habe, hätten die Vertreter der IBS, unter denen er sich befunden habe, Zweifel an der Erwünschtheit einer solchen Politik geäußert. Es bestehe z. B. die Gefahr, daß einige Organisationen dem IBFG, nicht aber dem einschlägigen IBS beitreten würden, weil die Beiträge des ersteren bedeutend niedriger sind. Neben finanziellen Gründen könnten auch solche politischer Art vorliegen. Es könnte sogar vorkommen, daß Gewerkschaften, die aus einem IBS ausgeschlossen wurden, dem IBFG beitreten. Zumindest aber sei es wenig wahrscheinlich, daß eine dem IBFG bereits angeschlossene Organisation um Aufnahme in ein IBS ersucht und einen zweiten Beitrag zahlt.

Als die Vertreter der IBS auf einer früheren Tagung des Exekutiv-ausschusses diesbezügliche Zweifel ausgedrückt hätten, sei ihren Einwänden sehr wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden, obschon sie im ganzen dreimal vorgebracht worden seien. Auf der Berliner Tagung dagegen habe eine ausführliche Diskussion stattgefunden. Die Schlußfolgerung sei die gewesen, daß diese Frage sehr kompliziert ist und eingehenden Studiums und der Besprechung durch den IBFG und die IBS bedarf. O l d e n b r o e k habe sich bereit erklärt, die Angelegenheit mit dem Verbindungsausschuß

der IBS zu besprechen, so daß man Gelegenheit haben werde, die Sache gründlich durchzusprechen und eine Verständigung zu erzielen.

Ein Aspekt der Angelegenheit sei nicht ohne Interesse. Der IBFG habe in verschiedenen Gebieten regionale Büros eröffnet, und es sei in seiner Satzung festgelegt, daß nur die dem IBFG angeschlossenen Organisationen an dessen regionaler Tätigkeit teilhaben können. Der IBFG sei nicht der Auffassung, daß der Beitritt einer Einzelgewerkschaft in einem bestimmten Land zu einem IBS sie zu einem Teil der internationalen Gewerkschaftsbewegung mache und zur Teilnahme an dieser regionalen Tätigkeit berechtige, obschon er in Berlin die Auffassung ausgedrückt habe, daß eine solche Gewerkschaft dieses Recht haben sollte. Er habe den Standpunkt verteidigt, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung nicht nur aus dem IBFG, sondern auch aus den IBS bestehe und daß sämtliche Sektoren der Gewerkschaftsbewegung zusammen eine einzige internationale Bewegung bilden. Wenn diesem Grundsatz nachgelebt werde, sei das Problem lösbar.

Schluß der Sitzung.

Der Bericht über die Beziehungen mit dem IBFG wurde am frühen Nachmittag ohne weitere Diskussion angenommen.

Nachmittagsitzung

Bericht des Mandatprüfungsausschusses

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband) legte als Berichterstatter den Bericht des Mandatprüfungsausschusses vor. Die Delegierten hätten den schriftlichen Bericht sowie eine Aufstellung über das Stimmrecht der einzelnen Organisationen erhalten. Er wünsche besonders auf den dritten Absatz des Berichtes hinzuweisen, wonach der Ausschuß die Anerkennung der Vollmachten von 195 Delegierten — darunter drei bevollmächtigte Stellvertreter nicht anwesender Organisationen — empfehle. Diese Delegierten vertreten 3 145 116 Mitglieder 75 angeschlossener Organisationen aus 22 Ländern. Der Einfachheit halber habe der Ausschuß in diese Zahl die Delegierten und die Mitgliederzahl des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner mit aufgenommen, obschon diese Delegierten voraussichtlich erst morgen eintreffen würden.

Der Ausschuß wünsche eine Reihe weiterer Organisationen, die im Bericht aufgeführt seien, herzlich willkommen zu heißen.

Er mache den Kongreß insbesondere auf die Schwierigkeiten aufmerksam, denen der Mandatprüfungsausschuß auf jedem Kongreß hinsichtlich der in Artikel XIV Abs. 4 und 5 der ITF-Satzungen vorgesehenen zeitweiligen Herabsetzung der Beiträge gegenüberstehe. Solche Herabsetzungen seien rein vorübergehender Art und dürften von anderen Organisationen nicht als Präzedenzfälle betrachtet werden. Einige Schwierigkeiten hätten sich auch aus den in gewissen Ländern in Kraft stehenden Währungseinschränkungen ergeben. Er hoffe, daß diese Schwierigkeiten sich vor dem nächsten Kongreß überwinden lassen und daß alle Gewerkschaften ihre finanziellen Verpflichtungen vor dem Kongreß restlos erfüllen würden. Der Ausschuß habe sich nach Kräften bemüht, alle Beteiligten zu befriedigen und seine Bemerkungen seien nur von der Notwendigkeit eingegeben, für die Einhaltung der Satzungen der ITF zu sorgen.

Er ersuche den Kongreß, den Bericht des Mandatprüfungsausschusses zu genehmigen.

Der Bericht lautet wie folgt:

Bericht des Mandatprüfungsausschusses

Die Länder, die vom Kongreß mit der Bildung des Mandatprüfungsausschusses beauftragt wurden, ernannten folgende Kollegen:

Deutschland	<i>Oetzmann</i>
Benelux	<i>Dekeyzer</i>
Frankreich	<i>Philipps</i>
Großbritannien	<i>Tennant</i>
Schweden	<i>Helgesson</i>

Der Ausschuß wählte den Kollegen Dekeyzer zum Vorsitzenden und Berichterstatter. Der Stellvertretende Generalsekretär nahm an den Arbeiten der Kommission teil und erteilte dieser alle erforderlichen Auskünfte.

Der Ausschuß hat die Beglaubigungsschreiben geprüft und empfiehlt dem Kongreß, diejenigen von 195 Delegierten (darunter drei Beauftragte nicht anwesender Organisationen) anzuerkennen. Sie vertreten 3 145 116 Mitglieder, die in 75 auf 22 Länder verteilten Organisationen zusammengeschlossen sind. Zur Vereinfachung des Verfahrens hat der Ausschuß in diese Zahlen die Delegierten und die Mitgliedschaft des britischen Eisenbahnverbandes, dessen Delegierte am Sonntag erwartet werden, mit aufgenommen.

Eine Reihe der auf dem Kongreß vertretenen Organisationen erfüllt genau genommen nicht die in Artikel IV Absatz 5 der Satzungen festgelegte Bedingung der Beteiligung am Kongreß mit Stimmrecht.

In erster Linie handelt es sich um den argentinischen Seeleuteverband, der durch den Kollegen Juan Carlos Mason vertreten ist. Angesichts des heldenhaften Kampfes der argentinischen Seeleute gegen das Diktaturregime Perons empfiehlt der Ausschuß dem Kongreß, den Kollegen Mason als Delegierten mit einem symbolischen Stimmrecht für 5000 Mitglieder anzuerkennen. Die Delegierten der übrigen dieser Organisationen haben dem Ausschuß die Auskünfte erteilt über die Gründe, weshalb für die erste Hälfte des Jahres 1952 nur ungenügende Beiträge gezahlt worden sind. In allen diesen Fällen wurden die Gründe anerkannt. Außerdem haben alle diese Organisationen eine finanzielle Anstrengung unternommen, um ihren Willen, der ITF anzugehören, und ihre Absicht, die Verpflichtungen zu erfüllen, unter Beweis zu stellen. In einigen Fällen haben sich die betreffenden Delegierten verpflichtet, für die Regelung der Beitragsrückstände unmittelbar nach dem Kongreß zu sorgen.

Da eine Zahlungsbestätigung fehlt, was die Beiträge des französischen Hafentarbeiterverbandes für 1952 betrifft, muß der Ausschuß dem Kongreß mit Bedauern die Nichtanerkennung des Mandats empfehlen, das dieser Verband einem Delegierten einer auf dem Kongreß vertretenen französischen Organisation übertragen hat.

Außer den 250 Delegierten und Beobachtern nimmt an diesem Kongreß der Kollege Joustra, Mitglied des Exekutivkomitees, teil, der nicht

einer nationalen Delegation angehört, sowie neun Veteranen angeschlossener Organisationen, die sich in verschiedener Hinsicht um die ITF verdient gemacht haben. Es handelt sich um die Kollegen:

Charles Lindley, früherer Präsident der ITF,

F. P. A. Landskroon, früherer Kassierer des holländischen Eisenbahner- und Straßenbahnverbandes,

Karol Maxamin, früherer Sekretär des polnischen Eisenbahnerverbandes,

S. Christiansson, früheres Mitglied des Exekutivkomitees der ITF,

A. Borgstedt, *A. Forslund*, *F. W. Franzén* und *A. Löfgren*, frühere Funktionäre des schwedischen Eisenbahnerverbandes,

D. Sondberg, früherer Funktionär des schwedischen Mechaniker- und Kraftfahrerverbandes,

Die Kollegen *J. Brautigam*, früheres Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, und *S. Lundgren*, früherer Funktionär des schwedischen Seeleuteverbandes, haben leider der Einladung aus Familien- oder Gesundheitsgründen nicht Folge leisten können.

Die internationalen Gewerkschaftsorganisationen, mit denen die ITF freundschaftliche Beziehungen unterhält, sind durch folgende Gastdelegierten vertreten:

A. Deakin, Internationaler Bund Freier Gewerkschaften,

D. Follows, Internationale Vereinigung der Flugzeugführerverbände,

J. Christensson, Skandinavische Transportarbeiter-Föderation,

Folgende Verbände und Organisationen haben Interesse an den Arbeiten unseres Kongresses gezeigt, indem sie mit ihrer Vertretung folgende offiziellen Beobachter beauftragt haben:

S. Thorssen, Internationale Arbeitsorganisation,

P. Williamson, Labour Attaché der Britischen Gesandtschaft in Stockholm,

O. Peterson, Labour Attaché der Gesandtschaft der Vereinigten Staaten in Stockholm,

C. R. Atkinson, Labour Attaché der Gesandtschaft der Vereinigten Staaten in London,

D. Saposs, *E. Williams*, Mutual Security Agency, Paris,

J. Dubus, Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung.

Das Sekretariat wird die Liste der vertretenen Organisationen mit Angabe der Stimmzahl jeder Organisation im Kongreß zur Verteilung bringen.

Der Berichtstatter:

R. Dekeyzer

Der Bericht des Mandatprüfungsausschusses wurde diskussionslos ohne Gegenstimmen genehmigt.

Punkt 8 der Tagesordnung: Regionale Organisierung

O. Beçu (Generalsekretär) erinnerte daran, daß, wie in dem den Delegierten vorliegenden Bericht über regionale Organisierung erwähnt, der Generalrat der ITF auf seiner Tagung in Marseille im Oktober 1951 beschlossen habe, die angeschlossenen Organisationen zur Zahlung eines Sonderbeitrages von £ 1 je 1 000 Mitglieder und Jahr an einen Fonds für regionale Tätigkeit aufzufordern, und zwar in Übereinstimmung mit einer Empfehlung einer allgemeinen Konferenz der Internationalen Berufsekretariate, die im Dezember 1950 stattgefunden habe. Diese Konferenz sei der Meinung gewesen, daß die gesammelten Gelder dem IBFG zufließen sollen, um dessen regionale Tätigkeit finanzieren zu helfen, das EK der ITF habe jedoch dafür gehalten und der Generalrat der ITF habe ihm darin beigeplichtet, daß angesichts des Umstandes, daß die ITF als erstes und immer noch einziges IBS ebenfalls regional tätig ist, die eine Hälfte des Geldes für ihre eigene regionale Tätigkeit Verwendung finden, die andere Hälfte dem IBFG zufließen soll.

Das beziehe sich auf das Jahr 1951. Es sei Sache des Kongresses, zu beschließen, ob der Beitrag entsprechend der Empfehlung der allgemeinen Konferenz der IBS auch für das Jahr 1952 erhoben werden soll.

Er habe bereits darauf hingewiesen, daß die ITF das einzige IBS ist, das eine regionale Tätigkeit entfaltet. Der erste Vorschlag, Regionalbüros zu bilden, sei von Edo Fimmen auf dem Stockholmer Kongreß 1928 vorgelegt worden. Die in dieser Hinsicht geleistete Arbeit habe keinen sehr großen Maßstab angenommen, weil sie innerhalb der von den finanziellen Möglichkeiten auferlegten Grenzen bleiben müssen, doch besitze die ITF ein regionales Informationsbüro in Bombay, das sehr nützliche Dienste leiste, indem es das Sekretariat über wichtige Ereignisse und Entwicklungen im Fernen Osten auf dem laufenden halte und Beziehungen mit den Transportarbeitern dieser Region pflege. Er möchte diese Gelegenheit benutzen, um dem Kollegen J. Soares Tribut zu zollen für seine selbstlosen Dienste im regionalen Büro.

Die ITF habe kürzlich auch in Havanna ein Zweigsekretariat für Lateinamerika gebildet, das immer noch in den Anfängen stecke, obschon es bereits nützliche Dienste geleistet habe. Allerdings sei vor kurzem in Kuba ein diktatorisches oder halbdiktatorisches Regime errichtet worden. Der Generalsekretär der der ITF angehörenden kubanischen Transportarbeitergewerkschaft sei im Gefängnis, und es herrschten einige Zweifel, ob es für die ITF gut ist, ein Zweigsekretariat unter einem solchen Regime zu erhalten. Die lateinamerikanische Regionalorganisation des IBFG habe ihre Büros ebenfalls in Havanna — ja, die Büros der ITF und des IBFG befänden sich in denselben Räumlichkeiten.

Das Exekutivkomitee der ITF habe beschlossen, die Entwicklung genau zu beobachten und die Verbindung mit dem IBFG und dessen Regionalorganisation aufrechtzuerhalten. Letztere werde im Dezember in Rio de Janeiro eine Konferenz durchführen, auf der diese Frage natürlich besprochen würde. Man hoffe, daß eine Vertretung des EK der ITF auf dieser Tagung möglich sein werde.

Die ITF habe auch ein Büro in New York, obschon es kaum als regionales Büro bezeichnet werden könne, weil es gebildet worden sei, um die Beziehungen zwischen der ITF und deren amerikanischen Organisationen zu pflegen. Wie optimistisch oder ehrgeizig man auch sei, es wäre für die ITF eine Unmöglichkeit, regionale Einrichtungen in allen den verschie-

denen Regionen der Welt, wo sie nötig sind, zu schaffen, denn die Finanzierung wäre eine zu große Last. Es sei deshalb zu begrüßen, daß der IBFG die große Bedeutung regionaler Einrichtungen erkannt habe und gleich zu Beginn an die Lösung dieser Frage geschritten sei. Die Ergebnisse überstiegen die Erwartungen. Er glaube, daß die ITF dieses Problem nur gemeinsam mit dem IBFG wirksam und angemessen behandeln könne. Die Hilfsmittel des IBFG und der IBS müßten zusammengelegt werden.

Verschiedene Probleme seien natürlich noch zu lösen. Eines davon sei die Frage der Beziehungen mit den einzelnen Gewerkschaften in den verschiedenen Regionen. Soll das Sekretariat der ITF direkte Beziehungen mit diesen Gewerkschaften unterhalten oder soll das durch die regionalen Einrichtungen des IBFG geschehen? Der IBFG sei sich der Notwendigkeit der Ausarbeitung der besten Mittel und Wege zur Lösung dieses Problems voll bewußt, und sein Mailänder Kongreß, der die Sache behandelt habe, hätte der Meinung Ausdruck gegeben, daß die Lösung nach und nach an Hand der sich in den Regionen stellenden praktischen Probleme auszuarbeiten ist. Der Kongreß des IBFG habe empfohlen, daß der Exekutiv-Ausschuß des IBFG mit den IBS und den regionalen Organisationen Beratungen führen soll, um wirksamste Mittel zur Zusammenarbeit herauszubilden. Das sei Ende Juni 1952 in Berlin geschehen, wo die IBS zusammen mit den Regionalorganisationen des IBFG und einer Delegation des Exekutiv-Ausschusses dieses letzteren eine gemeinsame Konferenz durchgeführt hätten. Auf dieser sei berichtet worden, daß die IBS bereits mit dem IBFG zusammengearbeitet hätten. Viele unter ihnen hätten an dessen Regionalfonds beigetragen. Die Konferenz habe sich mit einer Reihe von Einzelfragen befaßt, die er dem Kongreß in der Formulierung der Konferenz vorlesen möchte:

- „1. Das Regionalfonds-Komitee hat bereits die Entsendung mehrerer Sondermissionen für bestimmte Industrien gebilligt, die dazu beitragen sollen, die gewerkschaftliche Stellung von Arbeitnehmern in bestimmten Industrien zu stärken. Das Regionalfonds-Komitee stößt bei der Durchführung seines erweiterten Programms vor allem auf die Schwierigkeit, geeignetes Personal zu finden. Die Konferenz war fest überzeugt, daß die IBS einen wichtigen Beitrag für die Durchführung des Programms leisten könnten, wenn sie dazu beitragen würden, für Projekte in bezug auf bestimmte Industrien Personal zur Verfügung zu stellen.
2. Es wurde als höchst wünschenswert angesehen, daß die Internationalen Berufssekretariate ihre regionale Arbeit erweitern, und die Konferenz gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Zahl der für regionale Arbeit zur Verfügung stehenden Außenvertreter der IBS erhöht werden wird. Diese Außenvertreter könnten mit den Regionalorganisationen des IBFG in verschiedenen Teilen der Welt eng zusammenarbeiten.

Es wurde anerkannt, daß mit einer solchen Tätigkeitserweiterung auch ein finanzielles Problem verknüpft ist. Für viele IBS wird es schwierig sein, diese ausgedehnten Tätigkeiten zu unternehmen. Daher sollte die Frage durchdacht werden, in welcher Weise der IBFG in dieser Hinsicht Hilfestellung geben könnte. In diesem Zusammenhang nahm die Konferenz von der Zusammenarbeit zwischen dem Regionalfonds-Komitee und der Internationalen Landarbeiter-Föderation Kenntnis. Diese hat es unternommen, bei der Organisierung der Plantagenarbeiter in verschiedenen Teilen der Welt mitzuhelfen. Um der Internationalen Landarbeiter-Föderation beim Anlauf ihres Programms in Asien be-

hilflich zu sein, hat das Regionalfonds-Komitee eine beträchtliche Summe für eine Mission in die Plantagengegenden Asiens unter der Voraussetzung zugeteilt, daß die ILF einen ständigen Vertreter für diese Arbeit in Asien beruft.

Die Konferenz war der Ansicht, daß eine Erweiterung solcher Hilfe auch für andere IBS erwünscht sein dürfte, die an einer bestimmten Region wesentlich interessiert sind. Es ist klar, daß die IBS mit der vollen Mitarbeit unserer regionalen Organisationen rechnen können. Dies würde bedeuten, daß ihnen die Möglichkeiten (Büros, sekretarielle Unterstützung usw.) der Regionalorganisationen des IBFG zur Verfügung stehen werden.

Bei der Aussprache über diese Frage äußerte einer der an der Konferenz teilnehmenden Mitglieder des Exekutiv-Ausschusses die Befürchtung, daß eine solche Tätigkeit der IBS als ein Versuch mißdeutet werden könnte, sich in die Funktionen der nationalen Gewerkschaftsorganisationen einer bestimmten Region einzumischen. Der Generalsekretär vertrat dagegen die Meinung, daß alle solchen Programme nur nach eingehender Beratung mit den betroffenen angeschlossenen Organisationen ausgeführt werden würden. Das Mitglied des Exekutiv-Ausschusses, das diese Frage angeschnitten hatte, gab seiner Befriedigung über diese Erklärung Ausdruck.

3. Die Konferenz war ferner der Ansicht, daß erwogen werden sollte, inwieweit die verschiedenen IBS Freistellen für Arbeitnehmer zum Besuch von IBFG-Schulen zur Verfügung stellen könnten.“

Die Konferenz habe auch die Frage einer Koordinierung der Tätigkeit besprochen im Hinblick auf die Vermeidung von Doppelspurigkeit und Überschneidungen und habe folgender Erklärung beigepflichtet, die das Regionalfonds-Komitee des IBFG im Februar 1952 angenommen, dessen Kleiner Ausschuß im folgenden Monat gutgeheißen habe:

„Das Komitee hatte eine kurze Aussprache über die von den angeschlossenen und assoziierten Organisationen nach ähnlichen Gesichtspunkten in Angriff genommene Tätigkeit, wie sie für den Regionalfonds gelten. Das Komitee war der Ansicht, daß eine parallele oder sich überschneidende Arbeit soweit wie möglich vermieden werden sollte und daß aus vielen Gründen eine Koordinierung der Tätigkeit wünschenswert ist.

Das Komitee hat volles Verständnis dafür, daß der IBFG die Autonomie der angeschlossenen Organisationen respektieren muß. Andererseits ist es aber der Meinung, daß der Exekutiv-Ausschuß die angeschlossenen Organisationen auffordern sollte, den IBFG über ihre Tätigkeit auf dem laufenden zu halten, in bezug auf Organisation, Bildung, Publizität, Unterstützung und andere Aufgaben, die sie daheim oder im Ausland unternehmen oder planen. Gleichzeitig sollten die assoziierten Organisationen aufgefordert werden, dem IBFG regelmäßige Informationen über ihre Tätigkeit zu übermitteln. Hierdurch wird das Regionalfonds-Komitee jederzeit in der Lage sein, die gesamte Situation zu überblicken. Überschneidungen oder Abwertungen in grundsätzlichen Fragen können somit vermieden werden.

Das Komitee bat das Sekretariat, diesen Punkt in seinen Bericht an den Exekutiv-Ausschuß aufzunehmen mit der Bitte, unverzüglich an angeschlossene und assoziierte Organisationen heranzutreten, damit die regionale Tätigkeit des IBFG nun kraftvoll anläuft.“

Das seien die Beschlüsse der Berliner Konferenz. Er sei überzeugt, daß der Kongreß erkenne, wie kompliziert diese Probleme sind und daß Lösungen nur auf Grund der praktischen Erfahrungen gefunden werden können.

Der Präsident ließ alsdann über den Bericht zur regionalen Organisation abstimmen, indem er darauf hinwies, daß die Annahme des Berichtes gleichzeitig die Zustimmung zur Weiterführung des Sonderbeitrages bedeuten würde.

Der Bericht wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Punkt 9 der Tagesordnung: Unterstützung freier Gewerkschaften

O. Becu (Generalsekretär) sagte, er habe dem vorliegenden Bericht über die Unterstützung freier Gewerkschaften kaum etwas hinzuzufügen. Die Reaktion auf den Appell um Unterstützung schwacher Eisenbahnergewerkschaften sei nicht unbefriedigend gewesen. Insgesamt sei ein Betrag von rund £ 3539 eingegangen. Er entspreche jedoch den Bedürfnissen noch bei weitem nicht, wenn man die Aufgaben richtig lösen und den verschiedenen Gesuchen angeschlossener Organisationen entsprechen wolle. Vorläufig habe man sich auf die Eisenbahnergewerkschaften beschränkt, es gebe aber andere Organisationen, die gleichermaßen der finanziellen Hilfe bedürfen.

Er möchte besonders auf jenen Teil des Berichtes verweisen, der die Lage in Frankreich behandelt. Es werde dort erwähnt, daß eine vorläufige Schätzung der den angeschlossenen Transportarbeitergewerkschaften im Laufe der nächsten zwei oder drei Jahre zu gewährenden Hilfe einen Betrag von £ 24 000 nenne. Es sei aus dem Bericht zu entnehmen, daß der IBFG, der französische Gewerkschaftsbund Force Ouvrière und die betreffenden Internationalen Berufssekretariate die Angelegenheit ausführlich besprochen hätten und daß einige dieser letzteren, nämlich die Internationalen der Bergarbeiter, Metallarbeiter und Postangestellten, bereits bedeutende Summen versprochen hätten. Die Bergarbeiter-Internationale habe kürzlich £ 5000 für die Hilfe an die Bergarbeiter in Frankreich aufgewendet.

Hilfe für die französischen Kollegen sei sehr wichtig und dringend, da im Augenblick zweifellos die Gelegenheit zur Organisation nicht nur der Unorganisierten, sondern auch der in der falschen Bewegung Organisierten günstig sei.

Was Italien betreffe, möchte er ein wichtiges kürzliches Ereignis erwähnen, das im Bericht nicht erwähnt sei. Vor allem dank der großzügigen Hilfe der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften durch die RLEA sei es möglich gewesen, den der ITF angeschlossenen italienischen Eisenbahnergewerkschaften beträchtliche Hilfe zukommen zu lassen. In diesem Augenblick befinde sich Kollege Zeli, ein früherer Sekretär des schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, immer noch zur Untersuchung der Verhältnisse in Rom. Wie bekannt, gebe es in Italien zwei der ITF angehörende Eisenbahnergewerkschaften, die einander konkurrieren. Man habe sie von allem Anfang an darauf aufmerksam gemacht, daß die ITF ihnen keine finanzielle Hilfe gewähren könne, wenn sie weiterhin einander bekämpften und dieselben Arbeiter zu organisieren versuchten. Es sei die Anregung erfolgt, daß sie wenigstens versuchen sollten, eine Art gemeinsamen Ausschuß zur Koordinierung ihrer Tätigkeit zu bilden. Er könne melden, daß die beiden Gewerkschaften große Verständigungsbereitschaft

gezeigt hätten. Kurz vor dem Kongreß hätten ihre leitenden Organe beschlossen, ein Kartell mit einem gemeinsamen Tätigkeits- und Forderungsprogramm zu bilden. Das sei sehr ermutigend und ein gutes Zeichen für die Zukunft der italienischen Eisenbahner. Ihr gemeinsames Programm werde unmittelbar nach dem Kongreß ausgearbeitet, und sie hätten bereits um eine Audienz beim italienischen Ministerpräsidenten unter den Auspizien der ITF ersucht, um ihre Forderungen mit ihm zu besprechen. Es sei jede Aussicht vorhanden, daß die ITF in naher Zukunft den italienischen Eisenbahnen praktische Dienste leisten kann.

Er hoffe, der Kongreß werde weitere finanzielle Mittel zur Durchführung dieser Aufgabe bewilligen. Das sei sehr dringend erforderlich, denn die rund £ 4000, die bisher zusammengetragen worden seien, reichten bei weitem für eine substantielle und wirksame Hilfe nicht aus. Große Summen seien bereits zur Deckung der Kosten der regionalen Tätigkeit — z. B. des regionalen Büros in Bombay. — sowie für die dem französischen Eisenbahnerverband gewährte beträchtliche finanzielle Unterstützung verwendet worden.

Er frage sich, ob der Kongreß nicht der Meinung beipflichten würde, daß ein allgemeiner Fonds zur Unterstützung freier Gewerkschaften an Stelle des ausschließlich für die Eisenbahner bestehenden Fonds zu bilden ist. Andere Transportarbeiterorganisationen bedürften ebenfalls dringend der finanziellen Unterstützung. Er möchte dem Kongreß nahelegen, daß die ITF weitere Bemühungen in dieser Hinsicht unternimmt und an alle angeschlossenen Organisation appelliert, zu einem allgemeinen Fonds beizutragen.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) wünschte, eine freundschaftliche Kritik an den Ausführungen des Generalsekretärs anzubringen. Der Generalsekretär habe gesagt, daß die ITF mit dem Ergebnis des Appells zufrieden sei. Andere aber glaubten vielleicht, daß das Resultat noch viel besser hätte ausfallen können. Er glaube, daß in gewissen Ländern einige Gewerkschaften enttäuscht sein könnten, weil sie keine Gelegenheit gehabt hätten, zu dem Fonds beizutragen. Der Gedanke, den Fonds in einen allgemeinen Fonds umzuwandeln, sollte sich deshalb den Delegierten empfehlen.

Er glaube, man sei sich der Dringlichkeit dieser Sache nicht ausreichend bewußt. Man dürfe sich keinen Illusionen hingeben. Die Tätigkeit der Kommunisten und deren fortgesetzte Bemühungen, die Gewerkschaftsbewegung in die Hand zu bekommen, stelle eine wirkliche Drohung dar, die bekämpft werden müsse. Das könne aber nicht geschehen, indem man Berichte der vorliegenden Art tatenlos entgegennehme. Es sei ihm bekannt, daß auf dem Kongreß Gewerkschaften vertreten seien, die mehr Geld hätten, als sie verwenden können. Ein praktischer Weg, dieses Problem zu lösen, bestehe in einem Beitrag zur Verwirklichung der Grundsätze, für die man einstehe.

Der Generalsekretär habe die Beiträge erwähnt, die die Eisenbahner in Beantwortung des bereits ausgesandten beschränkten Appells geleistet hätten, und auch die Maßnahmen anderer Internationaler Berufssekretariate. Über den Appell des IBFG habe er sich jedoch ausgesprochen.

Er (Deakin) sei nicht in der Lage, ausführliche Angaben zu machen, aber seine eigene Gewerkschaft habe als erste Zahlung £ 2000 an diese Kasse beigetragen. Er habe seinen Vorstand davon überzeugen müssen, daß

das vorläufig genüge, denn der Vorstand habe großzügiger sein wollen als er. Der Grund liege darin, daß er glaube, daß man zunächst von Italien und Frankreich eine Gegenleistung für das in diese Bestrebungen gesteckte Geld erwarten sollte. Er glaube nicht, daß auf die Dauer große Mitgliederbestände aufgebaut und erhalten werden können, nur indem Geld in das eine oder andere der beiden Länder gepumpt wird. Es könne nur geschehen, indem man die Arbeiter überzeuge, daß ihnen etwas angeboten wird, was es sich zu besitzen lohnt. Unter den französischen und italienischen Arbeitern müsse ein Meinungsumschwung in bezug auf das Gewerkschaftswesen und dessen Ziele stattfinden. Während er deshalb den Vorschlag voll unterstütze, liege ihm daran, daß dieser eine Form erhält, die einen Gegenwert für die aufgewendeten Mittel gewährleistet. Eines, was der IBFG zu tun versucht habe, sei die Ausbildung von Organisatoren in Italien und Frankreich gewesen, damit tüchtige Arbeit geleistet und Geldverschwendung vermieden wird.

Er schlage deshalb vor, den Bereich des Appells zu erweitern, so daß er die Gesamtheit der angeschlossenen Organisationen umfaßt. Das Exekutivkomitee der ITF sei zu beauftragen, eng mit dem Regionalfonds-Komitee des IBFG zusammenzuarbeiten, um dafür zu sorgen, daß einzelnen Organisationen für ein und dieselbe Aufgabe nicht Mittel aus zwei Quellen zur Verfügung gestellt werden.

Er appelliere an alle der ITF angeschlossenen Organisationen, großzügig zu einer unterstützungswürdigen Aufgabe beizutragen, die in diesem Augenblick von großer Dringlichkeit und Bedeutung sei.

J. Christensson (Schwedische Transportarbeiter) sagte, seine Gewerkschaft habe vor drei Jahren, als die ITF um Beiträge zur Unterstützung der spanischen Gewerkschaftsbewegung ersuchte, mehr als 30 000 schwedische Kronen beigetragen, während die meisten anderen Organisationen, die überhaupt mitwirkten, Beträge von £ 10, £ 20 oder £ 30 gaben. An den zur Diskussion stehenden Fonds habe seine Gewerkschaft 5000 schwedische Kronen beigetragen, was aber in der Aufstellung zum Bericht nicht aufgeführt sei, wahrscheinlich weil dieser Betrag zu spät eintraf. Wenn es um Zuwendungen an einen Fonds der ITF gehe, sei der schwedische Transportarbeiterverband immer unter den Mitwirkenden zu finden.

O. Becu (Generalsekretär) sagte, er habe soeben vom schwedischen Transportarbeiterverband vernommen, daß dieser 5 000 schwedische Kronen in den Fonds einbezahlt habe. Das sei zweifellos eine großartige Geste der Solidarität, denn bisher sei der Appell nur an die Eisenbahnergewerkschaften gerichtet gewesen, weil der Fonds ursprünglich nur zur Hilfeleistung an Eisenbahnergewerkschaften bestimmt gewesen sei.

Der Bericht unterlasse es auch, eine Zuwendung von 20 000 fr. Frs. seitens des französischen Eisenbahnerverbandes zu erwähnen. Das sei um so bemerkenswerter, als diese Organisation selber mit großen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen habe.

H. Jahn (Deutsche Eisenbahner) sagte, seine Organisation sei der Meinung, daß den Gewerkschaften, die um ihre Existenz oder gegen die aus dem Osten drohende Gefahr kämpfen, jede menschenmögliche Hilfe zu gewähren ist. In dem vorliegenden Fall sei die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands bereit, eine noch größere Hilfe zu gewähren als in der Vergangenheit. Wer in nächster Nähe des Eisernen Vorhangs zu Hause sei, wisse nur allzugut, was auf dem Spiele steht.

Im Jahre 1949 hätten die Eisenbahner West-Berlins 39 Tage lang gegen die stärkste Militärmacht der Welt gestreikt, die sowjetische Militärverwaltung in Osteuropa, und am 40. Tag — nach siegreicher Beendigung des Streiks — sei der russische General Kwaschnin mit den Vertretern der Gewerkschaften an den Konferenztisch getreten und habe eine Vereinbarung unterzeichnet, die ihm jene diktiert hätten. So etwas habe selbst die Organisation der Vereinten Nationen noch nicht fertiggebracht. Daß 13 000 deutsche Eisenbahner es erreichen konnten, indem sie während 39 Tagen die Arbeit niederlegten, sei für ihn ein ausreichender Beweis, daß die gewerkschaftliche Solidarität den stärksten Gegner in die Knie zwingen könne, solange der Wille dazu vorhanden sei.

Jener Streik habe allerdings zu der Maßregelung von 4 000 Eisenbahnern geführt. Man könne sich vorstellen, was es für eine Gewerkschaft bedeutet, 4000 Opfer jahrelang unterstützen zu müssen, und nun seien von der Sowjetverwaltung mehrere hundert weitere deutsche Eisenbahner entlassen worden, deren Unterstützung Pflicht seiner Gewerkschaft sei.

Er weise auf diese Tatsachen hin, nicht um Mitleid zu erwecken, sondern um klarzustellen, daß seine Gewerkschaft eine große eigene Verantwortung zu tragen habe. Sie werde jedoch die Last mittragen, weil für sie die internationale Solidarität nicht eine leere Phrase, sondern Wirklichkeit sei.

Der Präsident gab bekannt, daß die Delegation der deutschen Gewerkschaft ÖTV einen Betrag von 10 000 DM für den Fonds zur Verfügung stelle, Kollege Yates vom britischen Seeleuteverband £ 1 000 und Kollege de Vries von der holländischen Schiffsoffiziersgewerkschaft 1000 holl. Gulden, ein Betrag, der dem vollen Jahresbeitrag dieser Gewerkschaft an die ITF entspreche.

Da anscheinend keine weiteren Delegierten zum Bericht zu sprechen wünschten, lasse er abstimmen. Die Annahme des Berichtes würde bedeuten, daß der bisher auf die Eisenbahnergewerkschaften beschränkte Fonds in Zukunft für beliebige der ITF angeschlossene Organisationen Verwendung finden und daß der Kongreß an alle angeschlossenen Organisationen die Aufforderung richten würde, an ihn beizutragen. So laute der vom Generalsekretär vorgelegte und vom Kollegen Deakin unterstützte Vorschlag. Letzterer habe die weitere Anregung hinzugefügt, daß man prüfen soll, wie der Fonds am besten verwendet wird. Das sei auch der Wunsch des EK, das diese Untersuchung zusammen mit dem Sekretariat durchführen werde.

Der Bericht über die Unterstützung freier Gewerkschaften wurde alsdann mit den vom Vorsitzenden formulierten Vorschlägen angenommen.

Der Präsident dankte den Eisenbahnergewerkschaften, die bisher zu den Fonds beitrugen, sowie den Organisationen, die im Verlauf der Diskussion Zuwendungen versprochen hatten. Er möchte hoffen, daß viele weitere Organisationen diesem Beispiel folgen.

Da es inzwischen 17 Uhr geworden sei, schlage er vor, die Sitzung abzubrechen. Er erinnere die Delegierten daran, daß am folgenden Tag, Sonntag, ein Ausflug nach Drottningholm und am Abend ein Bankett im Stadthaus stattfinden werde, wozu alle Delegierten von den angeschlossenen schwedischen Organisationen eingeladen seien.

Die nächste Vollversammlung des Kongresses finde am Montagvormittag, dem 21. Juli, statt. Zunächst werde der Generalsekretär die Diskussion über den Tätigkeitsbericht beantworten, und anschließend werde die Satzungsrevision weiterbehandelt. Letzterer Teil der Verhandlungen werde in geschlossener Sitzung unter Ausschluß der Presse geführt, weil es um innere Angelegenheiten der ITF gehe.

Schluß der Sitzung.

Montag, 21. Juli 1952

Vormittagssitzung

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

O. Becu (Generalsekretär) führte in Beantwortung der Diskussion aus, der Kongreß habe immer noch viele Arbeiten vor sich, so daß er nicht allzulange bei allgemeinen Überlegungen zu verweilen wünsche, besonders weil er seit Vorlegung des Berichtes verschiedentlich zu einzelnen Problemen Stellung genommen habe. Er wünsche jedoch besonders auf die ungeheure Arbeit hinzuweisen, die die ITF im Zusammenhang mit ihrer künftigen regionalen Tätigkeit in Verbindung mit dem IBFG leisten müsse. Erfolg sei nur durch enge Zusammenarbeit zwischen dem IBFG und den IBS zu erwarten. Größtmögliche Einigkeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung sei erforderlich. Es sei äußerst wichtig, Gewerkschaften in jenen Teilen der Welt aufzubauen, wo es sie nicht gibt, und diejenigen Gewerkschaften zu stärken, die immer noch zu schwach sind, um die Belange der Arbeiter ausreichend zu verteidigen. Damit würde unsere demokratische Lebensweise geschützt. Aufgaben seien in Frankreich und Italien, im Nahen und Mittleren Osten, in Afrika, Südamerika und im Fernen Osten zu lösen, um von den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang gar nicht zu reden. Große Anstrengungen seien erforderlich, aber solange man auf den Geist der Kameradschaft und Zusammenarbeit zählen könne, der die Organisationen der ITF immer ausgezeichnet habe, sei am Erfolg kaum zu zweifeln.

Koll. M a s o n habe die Verhältnisse beschrieben, unter denen die argentinischen Arbeiter leben, und er habe sich auf die Hilfe bezogen, welche die ITF im Streik des argentinischen Seeleuteverbandes 1950, der im Bericht beschrieben sei, habe gewähren können. Er (B e c u) glaube, daß dieser Kampf auf Leben und Tod eines der wichtigsten Ereignisse in der Berichtszeit gewesen sei, und er freue sich darüber, daß die ITF den argentinischen Kollegen bedeutende Hilfe angedeihen lassen konnte. Die Solidaritätsaktionen verschiedener angeschlossener Organisationen seien von großer Bedeutung gewesen, auch wenn man nie erwartet habe, daß sie ein entscheidender Faktor sein würden. Dies habe er schon auf dem Stuttgarter Kongreß gesagt, als der Streik noch im Gange war. Tatsächlich sei es undenkbar, daß ein kleiner Teil der argentinischen Gewerkschaftsbewegung, selbst mit Hilfe der ITF, einen Kampf solchen Ausmaßes gewinnen kann — die Hauptsache sei, daß der Kampfgeist der argentinischen Freunde stark bleibe, selbst wenn die Schlacht verloren ist. Er könne seinem Freund M a s o n versichern, daß er weiterhin auf die ITF rechnen könne, wenn je die argentinischen Arbeiter wiederum ihre Kraft in den Kampf gegen das Peron-Regime werfen würden. Er hoffe, daß seine argentinischen Freunde bei der Wiederaufnahme des Kampfes dafür sorgen würden, daß nicht nur die Seeleute und Hafendarbeiter, sondern auch andere

Zweige der argentinischen Gewerkschaftsbewegung sich daran beteiligen. Wenn die Transportarbeiter Argentiniens — Seeleute, Eisenbahner, Hafentarbeiter, Straßentransportarbeiter usw. — gemeinsam kämpften, würden sie eine ungeheure Macht bilden, die sich bald auch auf andere Wirtschaftszweige ausdehnen würde.

Kollege K a n n e habe sich nachdrücklich für die Verkehrskoordination und Integration Europas eingesetzt. Eine Diskussion über diese Frage werde später stattfinden, und er wolle ihr nicht vorgreifen. Kollege K a n n e habe aber die Aufmerksamkeit des Kongresses auf die Notwendigkeit gelenkt, daß die ITF in den internationalen Konferenzen, die diese Frage behandeln, eine größere Rolle spielt. Er sei ganz damit einverstanden. Das Sekretariat tue mit den beschränkten Mitteln, die ihm zur Verfügung stehen, sein Bestes. Wenn die ITF ihre Aufgabe erfüllen soll, seien die Bemerkungen Kannes über die Notwendigkeit einer größeren Hilfe für das Sekretariat der ITF sicher nicht fehl am Platze, denn mit dem wenigen Personal des Sekretariats ließen sich nicht alle Aufgaben lösen.

Damit sei natürlich die Notwendigkeit einer Stärkung der Finanzen der ITF eng verbunden. Kollege d e V r i e s habe darauf hingewiesen. Wenn das Sekretariat der ITF größere Leistungen vollbringen soll, müsse man ihm die Mittel dazu geben. Die angeschlossenen Organisationen und sogar der Kongreß erwarteten manchmal vom Sekretariat, daß er so viele schwierige Probleme auf so vielen verschiedenen Gebieten — nicht nur soziale, sondern auch wirtschaftliche Probleme — löst, ohne daran zu denken, daß dazu Personal erforderlich ist und daß die Hauptaufgabe der ITF darin besteht, nicht nur den angeschlossenen Organisationen in ihren Kämpfen beizustehen, sondern auch mitzuhelfen beim Aufbau einer stärkeren Gewerkschaftsbewegung in der Welt. Er möchte Kollege K a n n e auffordern, zu erklären, wie die ITF z. B. die notwendigen Sachverständigen finden kann, denn zur Behandlung wirtschaftlicher Probleme brauche man Wirtschaftssachverständige. Es handle sich um eine Sache für Spezialisten. Man könne nicht erwarten, daß der Generalsekretär, der Stellvertretende Generalsekretär oder irgendeiner im Sekretariat der ITF sich mit allem befassen kann.

Die einzige Kritik, die er gehört habe, stamme von seinem französischen Freund, Kollege L a u r e n t, mit dem er einen umfangreichen Briefwechsel geführt habe, um ihn aufzuklären und die Lage klarzustellen, was die Tätigkeit des regionalen Aktionsausschusses für das Mittelmeer betrifft. Auch der Tätigkeitsbericht befaße sich ausführlich mit dieser Angelegenheit, weshalb er sich einiger Überraschung über die Ausführungen des Kollegen Laurent nicht erwehren könne.

Um das Gedächtnis des Kongresses aufzufrischen, möchte er sich deshalb auf einige Abschnitte aus dem Bericht beziehen. Die Einsetzung der Aktionsausschüsse sei auf Grund eines Beschlusses einer im August 1949 in Rotterdam abgehaltenen gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter erfolgt, die das Exekutivkomitee ersuchte, Aktionsausschüsse für Schifffahrt und Häfen einzusetzen. Damals seien diese Wirtschaftszweige ernstlich von kommunistisch inspirierten Umtrieben gestört gewesen, deren offensichtliches Ziel die Untergrabung und Zerrüttung des Wirtschaftslebens der freien Länder gewesen sei. Kurz vorher habe der kommunistische W G B eine Abteilung für Transportarbeiter gebildet, was zu einer ersten Verschärfung der umstürzlerischen Tätigkeit zu führen gedroht habe. Die kommunistischen Agenten hätten ihre Angriffe auf die

Lieferungen Amerikas an Europa im Rahmen des Atlantischen Verteidigungspaktes gerichtet. Angeblich hätten die Kommunisten im Interesse des Friedens gehandelt, gleichzeitig aber hätten sie selber Kriegsmaterial vom polnischen Hafen Gdingen nach Albanien befördert. Es sei völlig klar, daß die ITF nicht einfach zuschauen konnte. Er habe persönlich die kommunistische Tätigkeit in Antwerpen erfahren, und seine Gewerkschaft habe von 1945 bis 1949 gebraucht, um die damit verbundenen Gewalttätigkeiten und den Terror auszuschalten. Einige seiner Kollegen hätten täglich ihr Leben aufs Spiel gesetzt, und manche von ihnen seien im Spital gelandet. Oft sei die Arbeit im Hafen unterbrochen worden. Wenn er sich recht entsinne, habe er sich innerhalb von zwei Jahren im Antwerpener Hafen mit fünf wilden Streiks befassen müssen, die dadurch ermöglicht wurden, daß die kommunistischen Terroristen in der Lage waren, die Arbeitseinteilung zu verhindern.

1949 habe die ITF also beschlossen, Aktionsausschüsse zu bilden. Einige Kollegen in anderen Sektoren des Verkehrswesens — Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßenverkehr usw. — hätten nicht denselben Schwierigkeiten gegenüberstanden. Es sei für sie sehr leicht, Kritik zu üben. Eine ganz andere Sache sei es, wenn man die Dinge vom Innern einer bestimmten Industrie aus sehe, in der sie geschehen. Die betreffenden Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften seien gezwungen gewesen, Schritte zu unternehmen. Der Zweck der Aktionsausschüsse der ITF habe nach Auffassung der gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute und des Exekutivkomitees der ITF darin bestanden, diese Schritte anzuregen und zu koordinieren.

Zunächst bildete die ITF einen zentralen Aktionsausschuß, später auch drei regionale Aktionsausschüsse für Ostsee und Skandinavien, für Nordsee und Atlantikküste und für das Mittelmeergebiet. Die Ziele der Ausschüsse waren die Bildung nationaler gemeinsamer Gewerkschaftsausschüsse für Häfen, Schifffahrt und verwandte Industrien, die Leitung der antikommunistischen Tätigkeit auf nationaler Ebene, die Einsetzung von gemeinsamen Ausschüssen der Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften, und wo nötig, auch anderer Organisationen in allen Häfen, wo dies tunlich und erwünscht war, zur Beobachtung und Berichterstattung über Störungsversuche an die nationalen Ausschüsse und zur Organisierung lokaler Gegenmaßnahmen in Übereinstimmung mit den geheimen Instruktionen der nationalen Ausschüsse sowie die Schaffung regionaler und lokaler ITF-Zentralen in den Häfen, wo sie einem nützlichen Zweck dienen konnten.

Nun sei es so, daß zwischen der Tätigkeit auf nationaler und lokaler Ebene und derjenigen auf regionaler Ebene unterschieden werden müsse. Kollege Laurent habe Bedauern darüber geäußert, daß sein Eisenbahnerverband von den französischen nationalen und lokalen Aktionsausschüssen nicht eingeladen worden sei, an ihrer Tätigkeit teilzunehmen. Diese Tätigkeit habe sich jedoch auf Schifffahrt und Häfen bezogen, und es sei nur vorgeschlagen gewesen, daß andere Gewerkschaften, wenn nötig, auf lokaler Grundlage hinzugezogen würden und daß der Beschluß darüber den lokalen Organisationen anheimgestellt sei. Bei der Erwähnung weiterer Gewerkschaften habe man nicht nur an die Eisenbahner gedacht, sondern auch an andere Industrien, wie Metall, Reparaturwerften und andere Hafenbetriebe, deren Gewerkschaften der ITF nicht angeschlossen sind, ja sogar an Personen, die nicht direkt mit der nationalen oder internatio-

nalen Gewerkschaftsbewegung verbunden sind, vorausgesetzt, daß es sich um aufrichtige, hilfsbereite Demokraten handelt.

Da Kollege L a u r e n t sich beschwerte, daß seine Gewerkschaft nicht zur Teilnahme aufgefordert worden sei, überrasche es, daß er nicht schon auf dem Stuttgarter Kongreß der ITF 1950 darum ersucht habe, als der Kampf im Gange war und viele Kollegen aus ITF-Gewerkschaften ihr Leben aufs Spiel setzten. Wenn die Eisenbahnersektion der ITF an der Tätigkeit der Aktionsausschüsse teilzuhaben wünsche, müsse sie selber die Initiative dazu ergreifen. Im Exekutivkomitee habe er sich dafür eingesetzt, daß diese Frage allen ITF-Sektionen vorgelegt wird, um abzuklären, ob es notwendig oder möglich ist, ähnliche Einrichtungen in den verschiedenen Sektionen zu schaffen. Die Eisenbahnerkonferenz der ITF in Utrecht im August 1951 habe sich denn auch damit befaßt. Dieser Konferenz habe eine Entschließung vorgelegen, welche die Bildung von Aktionsausschüssen vorgeschlagen habe, aber der französische Eisenbahnverband habe nicht dafür gestimmt, sondern sich der Stimme enthalten.

Kollege L a u r e n t habe sich auch auf politische Handlungen des Mittelmeerausschusses und auf Entschließungen bezogen, die dieser Ausschuß im Juni 1951 in Saloniki annahm. Diese Kritik sei weitgehend unbegründet. Das Exekutivkomitee der ITF habe sich jedoch mit der Angelegenheit befaßt und der Meinung Ausdruck gegeben, daß der politische Charakter einiger der vom Mittelmeerausschuß auf seinen Tagungen in Marseille und später auch in Saloniki gefaßten Resolutionen kritisiert werden könne. Die Kritik des EK habe sich weniger gegen den Wortlaut der Entschließungen an sich gerichtet als gegen die Tatsache, daß ein Organ, das eine verhältnismäßig kleine Zahl von ITF-Organisationen vertritt, Entschließungen faße, die so ausgelegt werden könnten, als ob sie die Auffassung der ITF in ihrer Gesamtheit ausdrückten. Nach genauer Prüfung habe das EK beschlossen, zu betonen, daß die Aktionsausschüsse zum Handeln und nicht zum Fassen von Beschlüssen geschaffen wurden und daß ihre Entschließungen sich genau im Rahmen früherer Beschlüsse der leitenden Organe der ITF halten müssen. Der Leiter des Mittelmeerausschusses, Freund F e r r i - P i s a n i, habe für diese Auffassung Verständnis gezeigt und erklärt, daß er dem EK vorbehaltlos beipflichte, so daß man erwarten könne, daß solche Schwierigkeiten nicht wieder auftauchen würden.

Kollege L a u r e n t habe gesagt, daß der Bericht sich über die Finanzierung der Tätigkeit der Aktionsausschüsse ausschweige. Wenn er den Finanzbericht studiert hätte, hätte er feststellen können, daß die ITF einen durch Beschluß des EK geschaffenen Fonds für die Aktionsausschüsse besitzt, an den verschiedene angeschlossene Organisationen beigetragen hätten. In den zwei Jahren seines Bestehens habe der Zentrale Aktionsausschuß, wie aus Tabelle 10 des Finanzberichtes zu entnehmen sei, £ 890 ausgegeben, und zwar für Reisekosten. Keine der angeschlossenen Organisationen, die direkt an den Aktionsausschüssen beteiligt sind, hätten um finanzielle Hilfe ersucht, sondern sie hätten eigene Mittel verwendet. Das sei nicht zu beanstanden. Kollege Laurent habe gesagt, daß es ihm scheinete, daß in Frankreich zuviel Geld ausgegeben werde. Das gehe die ITF aber nichts an. Wenn die angeschlossenen Organisationen Aktionen durchführen, und besonders wenn das auf nationaler Ebene geschieht, könne man vom Sekretariat der ITF nicht erwarten, daß es sie fragt, wo das Geld herkommt. Das käme einer Einmischung in die finanzielle Selbständigkeit nationaler Organisationen gleich.

Schließlich habe sich Kollege Laurent auch auf die Beschäftigung des Kollegen Froideval durch den Mittelmeerausschuß bezogen. Diese Angelegenheit sei schon früher aufgeworfen worden, und man habe die ITF ersucht, sie zu untersuchen. Es sei eine etwas delikate Sache für die ITF, sich mit der Säuberung der französischen Gewerkschaftsbewegung zu befassen, aber das EK habe sich nach Prüfung der Angelegenheit bereit erklärt, einen kleinen Untersuchungsausschuß einzusetzen. Dieser Ausschuß sei denn auch ernannt worden, aber als es zur Festlegung eines Datums gekommen sei, habe Kollege Laurent zweimal um eine Verschiebung ersucht, und weil von den Ausschußmitgliedern nicht erwartet werköne, daß sie sich Laurents Organisation unbeschränkt zur Verfügung halten, seien sie zurückgetreten.

Kollege Dekeyzer habe sich auf Fischerfragen bezogen und darauf hingewiesen, daß zwischen den beiden Kongressen keine Tagung der Hochseefischersektion stattgefunden habe. Das bedeute aber nicht, daß die Probleme der Fischerei nicht behandelt worden wären. Es treffe sich, daß die der ITF angeschlossenen Seemannsgewerkschaften gleichzeitig die Fischer vertreten. Die Kollegen, die diese vertreten würden, hätten an Tagungen der Seeleutesektion teilgenommen und eine Reihe von Problemen der Seefischer besprochen.

Dekeyzer habe auch verlangt, daß größere Bemühungen in bezug auf die Sektion der Straßentransportarbeiter unternommen werden. Tatsächlich sei viel zu tun, was die sozialen Verhältnisse der Straßentransportarbeiter betreffe, aber es handle sich um ein schwer lösbares Problem. Eine Lösung lasse sich vielleicht im Zusammenhang mit der Frage der Verkehrskoordinierung in Europa finden, und vielleicht müsse auch im nationalen Maßstab mehr geschehen — nicht so sehr durch die ITF selber als durch angeschlossene Organisationen —, besonders in den Ländern, wo die Straßentransportarbeiter schlecht organisiert sind.

Was den Achtstundentag der griechischen Eisenbahner betreffe, sei das Mögliche geschehen. Man habe die Angelegenheit bei der griechischen Regierung und bei der IAO zur Sprache gebracht, und man habe sie allgemeinen Konferenzen der IAO vorgelegt. Man werde sich damit befassen, bis die griechischen Kollegen befriedigt sind. Er könne dem Kollegen Dimitracopoulos versichern, daß die ITF seiner Gewerkschaft beistehen und das Menschenmögliche tun werde, um ihr Befriedigung zu verschaffen.

Kollege Nishimaki habe die Tätigkeit der ITF nur gelobt und keine weiteren Wünsche ausgedrückt. Er habe sogar gesagt, daß die japanischen Gewerkschaften jetzt so stark würden, daß sie bald fähig sind, die Probleme zu lösen, die sich ihnen auf nationalem Gebiet stellen. Die ITF habe ihnen nach Möglichkeit geholfen, und es freue ihn, durch Kollege Nishimaki zu hören, daß die Interventionen der ITF nützlich gewesen seien. Er könne ihm versichern, daß alles getan werde, um den japanischen Transportarbeitern zu helfen, wenn sie solcher Hilfe bedürfen.

Kollege Petroulis aus Griechenland habe sich auf die falschen Flaggenwechsel bezogen. Diese Angelegenheit sei in der Seeleutesektion gründlich besprochen worden, und man habe besonders darauf hingewiesen, daß die griechischen Kollegen durch Zusammenarbeit mit den anderen der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften viel zum Erfolg der Aktion beitragen könnten. Eine wichtige Rolle könnten sie besonders deshalb spielen, weil Schiffe griechischer Reeder mit weitgehend griechischen Besatzungen in großer Zahl die Flagge Panamas und ähnlicher Staaten

führen. Er habe Verständnis dafür, daß die griechischen Seeleute die finanzielle Last nicht allein würden tragen können. Keine angeschlossene Organisation könne das allein tun. Die Seeleutesektion habe die Sache bereits besprochen, und wenn die griechische Gewerkschaft die ITF um finanzielle Hilfe ersuchen sollte, würde diese, soweit möglich, gewährt.

Die Lage der estnischen Seeleute und anderen Transportarbeiter habe bestimmt die Sympathie der ITF. Er wolle nicht von den Verhältnissen hinter dem Eisernen Vorhang sprechen, doch hoffe er, daß dem Kongreß eine Entschließung vorgelegt werde, die sich nicht nur auf Estland, sondern auch auf die anderen Länder hinter dem Eisernen Vorhang bezieht. Kollege *Metslov* habe von der ITF jeden möglichen Beistand bei der Organisierung der estnischen Seeleute erhalten, und seine Gewerkschaft sei noch nie so stark gewesen wie heute. Mit den estnischen Reedern sei ein einigermaßen befriedigender Tarifvertrag abgeschlossen worden. Er sei gewiß, daß der Kongreß der Auffassung beipflichte, daß die ITF nach wie vor Beistand leisten soll, wo immer und wann immer er nötig ist.

Der Tätigkeitsbericht 1950/51 wurde einstimmig angenommen.

Der Präsident begrüßte alsdann die soeben eingetroffene Delegation des britischen Eisenbahnverbandes.

Er gab bekannt, daß der Kongreß nach einer Pause von einer Viertelstunde mit der Beratung der Vorschläge zur Satzungsänderung in geschlossener Sitzung fortfahren werde.

GESCHLOSSENE SITZUNG

Satzungsrevision

(Fortsetzung Punkt 11 der TO)

Die weitere Besprechung der Vorschläge zur Satzungsänderung erfolgte in geschlossener Sitzung, so daß wir uns in diesem Protokoll darauf beschränken müssen, eine Zusammenfassung der Diskussion sowie die Beschlüsse aufzuführen.

Dem Kongreß lagen folgende Dokumente vor, die auf den Seiten 170—214 zu finden sind. Bericht über die Abänderungsvorschläge des EK zu den Satzungen samt Anhang; ein weiterer während des Kongresses vorgelegter Vorschlag des EK; weitere, während des Kongresses eingereichte Vorschläge angeschlossener Organisationen.

Der Präsident sagte, zu Beginn der Diskussion über die Vorschläge zur Satzungsänderung sei die Atmosphäre mit Elektrizität geladen gewesen, weshalb das EK es für erwünscht gehalten habe, die weitere Diskussion in geschlossener Sitzung durchzuführen. Mit der Entwicklung des elektrischen Eisenbahnbetriebs hätten die Mitglieder der ITF mehr Geschick im Umgang mit der Elektrizität erworben, und er hoffe, daß dieses Geschick sich in den Verhandlungen zeigen werde. Inzwischen sei eine Reihe von Änderungsanträgen zu den Vorschlägen eingereicht worden. Das EK habe sich sorgfältig damit befaßt. Kollege *Deakin* werde im Namen des Exekutivkomitees Bericht erstatten.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) sagte, das Exekutivkomitee habe sich eingehend mit den im Verlauf der Diskussion über die Vorschläge zur Satzungsrevision geäußerten Bemerkungen und den seither eingegan-

genen Änderungsvorschlägen befaßt. Diese Prüfung habe das EK in dem Glauben bestärkt, daß seine ersten Vorschläge berechtigt und geeignet sind, die Satzungen den heutigen Anforderungen anzupassen. Das EK empfehle deshalb die Ablehnung der neuen Änderungsvorschläge. Er möchte dem Kongreß versichern, daß den Vorschlägen des EK keine versteckte Absicht zugrunde liege. Es handle sich nicht um eine Kopffjagd, und es gehe nicht um Persönlichkeiten. Es sei nicht beabsichtigt, die Funktion des Stellvertretenden Generalsekretärs von der Arbeit des Generalrats, des Exekutivkomitees oder des Kongresses selber zu trennen. Auch sei nicht vorgeschlagen, den Eisenbahnern irgendwelche Vorteile zu entziehen, derer sich die Eisenbahnersektion in der Vergangenheit erfreut habe. Die Eisenbahnersektion sei eine sehr bedeutende Sektion der ITF und zahlenmäßig die stärkste. Finanziell trage sie am meisten bei, und es wäre unvernünftig, ihre bisherigen Möglichkeiten einzuschränken. Die Vorschläge seien nur deswegen erfolgt, weil man der Meinung gewesen sei, daß sie im besten Interesse der ITF liegen.

Er möchte sich auf gewisse Äußerungen beziehen, die er am Donnerstag in bezug auf die damals vom Kollegen J a h n geäußerten Auffassungen gemacht habe. Im EK habe eine offene Aussprache darüber stattgefunden, und er möchte sagen, daß das EK anerkannte, daß seitens des Kollegen Jahn nicht die Absicht vorgelegen habe, einen feststehenden Beschluß zu verletzen. Es handle sich um eines jener Mißverständnisse, die manchmal vorkämen. Das EK wisse zu würdigen, daß seine Mitglieder das Recht hätten, für ihre Delegation zu sprechen und einer Meinung Ausdruck zu geben, die den Standpunkt dieser Delegation darstellt. Dieses Mißverständnis sei damit aus dem Wege geräumt.

Er möchte sich auch auf andere Mißverständnisse — er wähle dieses Wort bewußt — beziehen, die im Sekretariat vorgekommen seien. Im Exekutivkomitee habe ein freier Meinungsaustausch stattgefunden, und es habe sich als möglich erwiesen, die den Mißverständnissen zugrunde liegenden Meinungsverschiedenheiten aus dem Wege zu räumen und den Gemeinschaftsgeist zu schaffen, der es möglich machen werde, geeint vorwärtszuschreiten, sowie die Loyalität, die für eine gute Führung und das Wohlergehen der ITF so wesentlich sei. Er möchte klarmachen, daß nicht die Absicht vorgelegen habe, irgend jemand zu rügen, sondern es sei nur darum gegangen, innerhalb des Sekretariats das Verständnis und den Geist der brüderlichen Zusammenarbeit zu schaffen, die so notwendig sei.

Bei Vorlegung des Vorschlags des EK, daß keine Sektion der ITF mehr als die Hälfte der Mitglieder des EK stellen soll, habe er leider zu erwähnen vergessen, daß später vorzuschlagen beabsichtigt sei, daß das EK für die Amtszeit 1952/54 aus zehn Mitgliedern bestehen soll, so daß der Antrag des EK die Wirkung hätte, daß keine Sektion mehr als fünf Mitglieder haben darf. Er glaube, das sei eine gerechte und großzügige Regelung. Er sei gewiß, daß die Eisenbahner nicht den Wunsch hätten, in der ITF eine Vormachtstellung einzunehmen oder das EK zu dominieren. Die Eisenbahner verfügten über etwas mehr als die Hälfte der Mitgliedschaft der ITF, und sie würden die Hälfte der Exekutivmitglieder stellen können.

Was die Anträge der österreichischen und schweizerischen Delegationen und die des belgischen und des französischen Eisenbahnverbandes zur Frage der Stellung des Stellvertretenden Generalsekretärs betreffe, hoffe er, daß seine Ausführungen jeden Verdacht bei den Delegierten, daß den Vorschlägen irgendeine versteckte Absicht zugrunde liegt, ausgeschaltet hät-

ten und daß der Kongreß deshalb den Anträgen des EK in ihrer ursprünglichen Form zustimmen werde. Die Satzung des IBFG laute ähnlich.

Was den Antrag des schwedischen Eisenbahnerverbandes betreffe, den Kongreß jedes dritte anstatt jedes zweite Jahr abzuhalten, empfehle das Exekutivkomitee nach sorgfältiger Erwägung ebenfalls die Ablehnung. Es könnte etwas Geld gespart werden, hätte aber den Nachteil, daß die internationalen Kontakte seltener würden.

Was den Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes zu den Sektionskonferenzen angehe, sei das EK der Meinung, daß die derzeitigen Vorkehrungen für die Bedürfnisse der verschiedenen Sektionen vollkommen ausreichen und daß die Annahme des Antrages sie nicht verbessern würde.

Die meisten Anträge drehten sich um die Vorschläge, auf die er sich bezogen habe. Es lägen aber noch solche der Luxemburger Delegation vor. Diese habe sich offenbar sehr gründlich mit der Sache befaßt, aber er glaube, daß, wenn sie die dem Exekutivkomitee vorliegende Information zur Verfügung gehabt hätte, die Vorschläge nicht vorgebracht hätte. Das EK könne ihnen leider nicht zustimmen.

Damit schließe er den Bericht des Exekutivkomitees und hoffe, daß der Kongreß dessen Empfehlungen zustimme, alle Änderungsanträge außer seinen eigenen abzulehnen.

Der Präsident schritt zur Einzelbehandlung der Anträge, die er in fünf Gruppen einteilte:

1. Durchführung des Kongresses alle drei Jahre
2. Die Zusammensetzung des Exekutivkomitees
3. Die Stellung des Stellvertretenden Generalsekretärs
4. Die Einberufung der Sektionskonferenzen und die Ernennung von Sektionsvorsitzenden
5. Die verbleibenden Anträge der Luxemburger Delegation.

Durchführung des Kongresses

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) sagte, bei Vorlegung des Antrages, den Kongreß alle drei Jahre durchzuführen, nachdem er von der Delegation der französischen Eisenbahner zurückgezogen worden war, habe seine Organisation nur den Zweck verfolgen wollen, die Arbeit des Sekretariats zu erleichtern. Natürlich hätten sie nichts dagegen, ihre Kollegen alle zwei anstatt alle drei Jahre zu sehen, und da das Exekutivkomitee die Ablehnung des Vorschlags empfehle, werde er zurückgezogen.

Zusammensetzung des Exekutivkomitees

H. Leuenberger (Schweizerische Transportarbeiter) sagte, die Bemerkungen des Kollegen Deakin hätten ihn nicht zu überzeugen vermocht, obschon er grundsätzlich der Auffassung beipflichte, daß jede übermäßige Vertretung einzelner Sektionen im EK zu vermeiden ist. Der Kongreß sollte versuchen, eine gerechte Vertretung der verschiedenen Transportarbeitergruppen zu erzielen. Was er ablehne, sei die vorgeschlagene Methode, die in die Form einer völlig unnötigen Demonstration gegen eine bestimmte Gruppe gekleidet sei, auch wenn Kollege Deakin ausdrücklich gesagt habe, daß das nicht die Absicht sei. Er glaube, daß das angestrebte Ziel nicht durch Zwangsmaßnahmen verwirklicht werden soll. Insbesondere lehne er die Worte „auf keinen Fall“ ab, die er zu ersetzen wünsche durch „soweit möglich“, was sich demokratischer anhöre. Es sei wichtig, daß das EK aus den besten verfügbaren Männern bestehe, aus Männern, denen man

volles Vertrauen entgegenbringen könne. Der Präsident der ITF, Kollege Bratschi, sei ein solcher Mann — wenn auch leider Eisenbahner — und er sei ja auch Präsident des schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Er möchte beantragen, die von ihm vorgeschlagene redaktionelle Änderung vorzunehmen.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) sagte, er könne Kollege Leuenberger versichern, daß er nicht vorschlage, auf die Dienste des Kollegen Bratschi zu verzichten, er sei überzeugt, daß Bratschi wiedergewählt würde. Das Exekutivkomitee verfolge dasselbe Ziel wie Kollege Leuenberger, nämlich eine angemessene Vertretung der verschiedenen Sektionen zu sichern, die nicht gewährleistet sei, solange die Möglichkeit bestehe, daß eine Gruppe alle Mitglieder des EK wählt. Es gehe nicht darum, die Eisenbahner auszusondern. Das Ziel sei, jedes ungebührliche Übergewicht einer einzelnen Sektion zu vermeiden, um welche es sich auch handelt. Was den Antrag des Kollegen Leuenberger betreffe, daß ein solches Übergewicht „soweit möglich“ vermieden werden soll, liege die Schwierigkeit darin, daß nicht gesagt werde, wie für die Einhaltung dieser Regel gesorgt werden soll.

Der Präsident wies darauf hin, daß anscheinend keine Meinungsverschiedenheit über den Vorschlag auf Erhöhung der Mitgliederzahl des Exekutivkomitees vorhanden sei, weshalb er annehme, daß dieser Antrag genehmigt sei. Zu der Frage der Begrenzung der Vertretung einzelner Sektionen scheine über den Grundsatz keine Meinungsverschiedenheit zu bestehen, wohl aber über die Art und Weise seiner Durchführung.

Der Antrag des Exekutivkomitees wurde mit 112 gegen 41 Stimmen angenommen.

Schluß der Sitzung

Montag, 21. Juli 1952

Nachmittagssitzung

Satzungsrevision (Fortsetzung Punkt 11 der TO; geschlossene Sitzung)

Wahl des Stellvertretenden Generalsekretärs

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) begründete den Antrag des schwedischen Eisenbahnverbandes, Generalsekretär und Stellvertretenden Generalsekretär vom Kongreß wählen zu lassen. Er sagte, seine Gewerkschaft sehe keinen Grund, das bisher übliche Verfahren zu ändern. Man habe sich zunächst nicht des Gefühls erwehren können, daß ein persönlicher Beweggrund hinter dem Antrag des Exekutivkomitees steckt. Es freue ihn, die diesbezüglichen Versicherungen gehört zu haben. Allerdings glaube er, daß der Änderungsvorschlag ungenügend begründet sei, weshalb er dem Kongreß vorschlage, ihn abzulehnen.

Er bedaure, daß infolge eines Mißverständnisses einer seiner früheren Reden der Eindruck entstanden sei, er habe gesagt, er spreche im Namen von drei Millionen Eisenbahnern. Das sei nicht der Fall. Er spreche nur im Namen des schwedischen Eisenbahnverbandes. Hinzufügen möchte er allerdings, daß er glaube, daß die Eisenbahner nicht die einzige Gruppe sind, die seiner Meinung in der zur Diskussion stehenden Frage beipflichten.

R. Freund (Österreichische Eisenbahner) legte den Änderungsantrag der österreichischen Delegation, der Schweizer Transportarbeitergewerkschaft und der belgischen und französischen Eisenbahnergewerkschaften

vor, der z. T. gleich lautete wie der Antrag des Vorredners. Er sagte, auch er sei froh, die Versicherung erhalten zu haben, daß es nicht um eine persönliche Frage gehe. Auch er glaube, daß es besser ist, wenn sowohl der Generalsekretär als auch sein Stellvertreter vom Kongreß gewählt werden. Die Arbeit der ITF sei im Wachstum begriffen und werde auch weiterhin zunehmen, weshalb es erwünscht sei, daß nicht ein von einer kleinen Gruppe bestimmter, sondern ein vom Kongreß gewählter Funktionär den Generalsekretär bei dessen Abwesenheit vertreten kann.

G. Devaux (Belgische Eisenbahner) unterstützte den Antrag der beiden Vorredner. Nach Ansicht seiner Delegation sei es normal, daß der Stellvertretende Generalsekretär, dem manchmal die Aufgabe zufällt, den Generalsekretär bei dessen Abwesenheit zu vertreten, vom Kongreß gewählt wird, doch stimme er der Auffassung zu, daß in gewissen Fällen der GS beschließen soll, ob sein Stellvertreter ihn ersetzen soll oder nicht. Seines Erachtens weise der Vorschlag des Exekutivkomitees dem Stellvertretenden Generalsekretär zu einem gewissen Grad die Stellung eines Angestellten zu. Niemand zweifle auch nur für einen Augenblick an, daß nur der Generalsekretär ausübende Gewalt besitzt, aber das sei kein Grund, weshalb der Kongreß seinen Stellvertreter nicht ebenfalls wählen soll. Man könnte die Abschaffung der Stellung des Stellvertretenden Generalsekretärs rechtfertigen, solange es ihn aber gebe, sei er vom Kongreß zu wählen. Er wünsche, festzustellen, daß die französischen und belgischen Delegationen sowohl dem Generalsekretär als auch dem Stellvertretenden Generalsekretär volles Vertrauen entgegenbringen.

T. Yates (Britische Seeleute) sagte, er hoffe, daß jedermann die Aufrichtigkeit des Strebens derer anerkenne, die die Aufgabe auf sich genommen haben, die Satzungen zu revidieren. Er sei ein Mitglied des Sitzungsausschusses gewesen und gehöre dem Geschäftsführenden Ausschuß an. Er befinde sich in der glücklichen Lage, in demselben Gebäude zu wohnen und zu arbeiten, in dem die ITF untergebracht ist. Heute habe die ITF einen Generalsekretär und einen Stellvertretenden Generalsekretär. Es könnte leicht geschehen, daß sie eines Tages drei oder vier Stellvertretende Generalsekretäre hat. Der Sitzungsausschuß habe gedacht, daß es sehr notwendig sei, die Stellung des obersten Funktionärs eindeutig festzulegen. Er stimme deshalb den Ausführungen des Kollegen Deakin am vergangenen Donnerstag restlos zu.

Der vorliegende Antrag sei nicht über Nacht beschlossen worden. Der Sitzungsausschuß habe vier Tagungen durchgeführt. Seine Vorschläge seien gründlich geprüft worden vom Exekutivkomitee, das zum großen Teil aus Kollegen bestehe, die immer und immer wieder in dieses Organ gewählt wurden und bestimmt die Achtung des Kongresses genießen. Die vorgeschlagenen Änderungen, die eine bessere Verwaltung der ITF bezweckten, seien einstimmig beschlossen worden.

J. B. Figgins (Britische Eisenbahner) glaubte, die Regelung, wonach der Generalsekretär als auch der Stellvertretende Generalsekretär vom Kongreß gewählt werden, sollte weiterbestehen. Es sei auch in seiner Gewerkschaft so.

K. Weigl (Österreichische Transportarbeiter) glaubte, der Stellvertretende Generalsekretär müsse aus den von seinem Kollegen Freund aufgeführten Gründen vom Kongreß gewählt werden. Wenn seine Wahl durch den Generalrat vorgenommen werde, sei seine Stellung die eines Ange-

stellten. Es sei erwünscht, daß der Stellvertretende Generalsekretär das Vertrauen des Kongresses genießt, weshalb dieser ihn wählen soll. Natürlich müsse er in allen wichtigen Fragen im Einverständnis mit dem Generalsekretär handeln. Unter gewissen Umständen könne es sich jedoch ergeben, daß der Generalsekretär vom Büro abwesend ist, in welchem Falle jemand vorhanden sein muß, der sich mit den Dingen befaßt und in jeder ersten Lage verantwortlich handeln kann.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) sagte, er habe in den Reden derer, die den Antrag des Exekutivkomitees ablehnten, nichts gehört, was ihn veranlassen würde, seine Meinung zu ändern. Der Kongreß trete nur alle zwei Jahre zusammen, und wenn man jemals noch einen Stellvertretenden Generalsekretär brauche, müsse man den nächsten Kongreß abwarten. Kollege *Devaux* brauche keine Befürchtungen zu haben, was die Eisenbahnersektion betreffe. Die Arbeit dieser Sektion werde genau so fortgesetzt wie bisher. Die ITF müsse eine ungeteilte und klare Führung haben. Er hoffe, daß der Kongreß der Empfehlung des Exekutivkomitees zustimme.

Es wurde Abstimmung nach Mitgliederzahlen verlangt.

Der Antrag des Exekutivkomitees erhielt 1 452 439 Stimmen; die Zahl der Gegenstimmen belief sich auf 1 112 489.

Der Präsident sagte, daß zwar eine Mehrheit für den Antrag des Exekutivkomitees vorliege, aber nicht die Zweidrittelmehrheit, die in Artikel IV Absatz 8 der Satzungen verlangt wird. Der Antrag des Exekutivkomitees sei damit abgelehnt.

Sektionsausschüsse

H. Svensson (Schwedische Transportarbeiter) begründete den Antrag des schwedischen Transportarbeiterverbandes zur Frage der Sektionsausschüsse. Er sagte, in den letzten Jahren habe sich in der ITF der Brauch entwickelt, daß die Sekretäre in der Vorbereitung von Sektionskonferenzen durch Sektionsausschüsse unterstützt werden. Er glaube, die Zeit sei gekommen, diesen Brauch in den Satzungen zu verankern. Er sehe keinen Grund, von dem bisherigen Verfahren der Einberufung der Sektionskonferenzen durch das Exekutivkomitee abzugehen und diese Befugnis dem Generalsekretär nach Befragung des Präsidenten und des Geschäftsführenden Ausschusses zu übertragen. Die Sektionskonferenzen sollten wie bisher vom EK einberufen werden, das auch jeweils auf Antrag und im Einverständnis mit den Sektionsausschüssen die Tagesordnung festsetzen sollte.

Der Präsident gab bekannt, daß der französische Eisenbahnerverband seine Anträge in derselben Frage zurückzuziehen wünsche.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) ersuchte den Kongreß, den schwedischen Vorschlag abzulehnen. Die Ernennung von Sektionsausschüssen sei bisher fakultativ gewesen. Der Antrag mache sie obligatorisch ohne Rücksicht darauf, ob die Sektionen Ausschüsse haben wollen oder nicht. Auch würden zusätzliche Kosten entstehen. Auch der Vorschlag, daß die Sektionsausschüsse aus höchstens zehn Mitgliedern bestehen sollen, sei wirklichkeitsfremd. Das Exekutivkomitee empfehle Ablehnung des Antrags.

Die Anträge des Exekutivkomitees zur Frage der Sektionsausschüsse wurden mit großer Mehrheit angenommen.

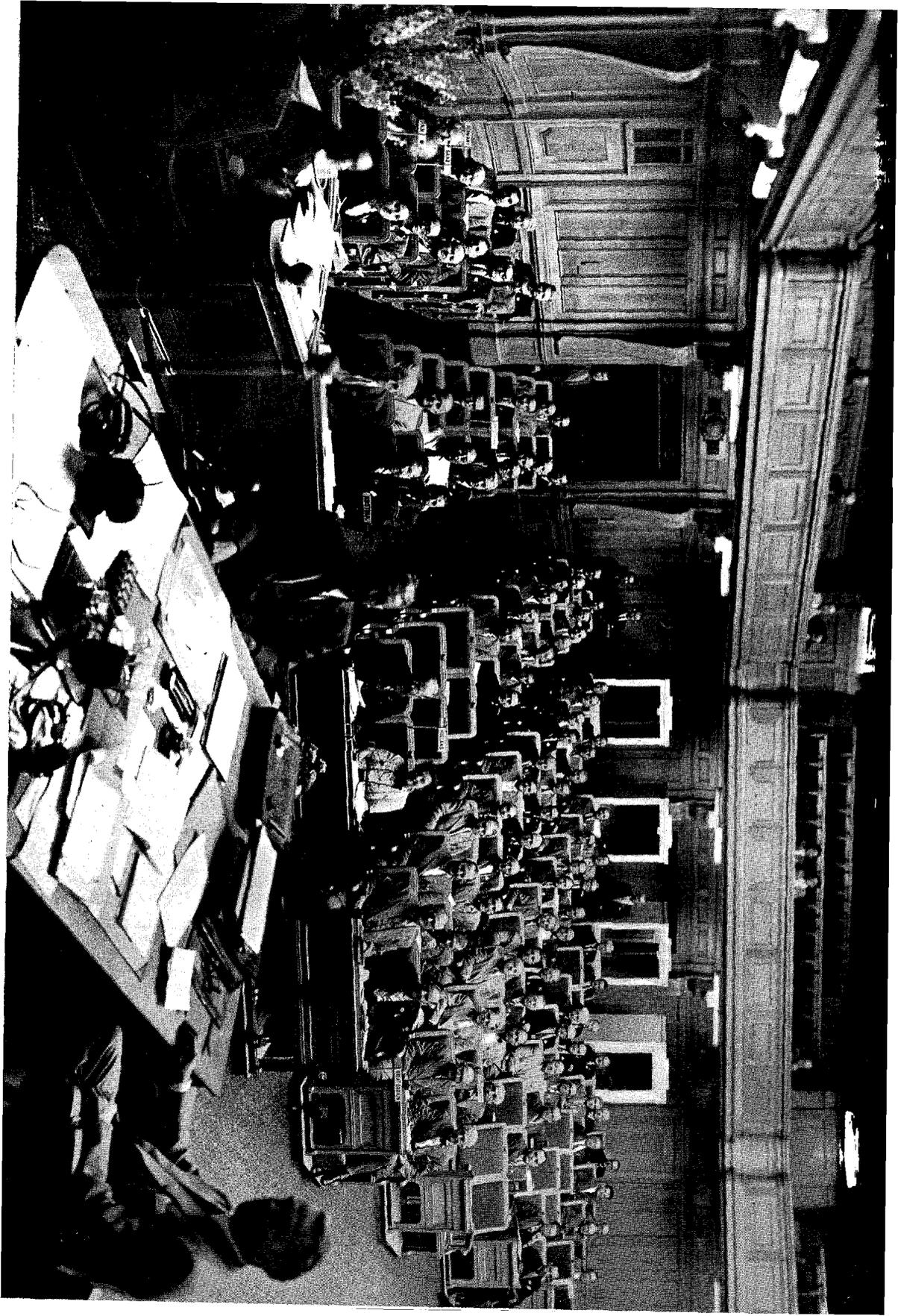


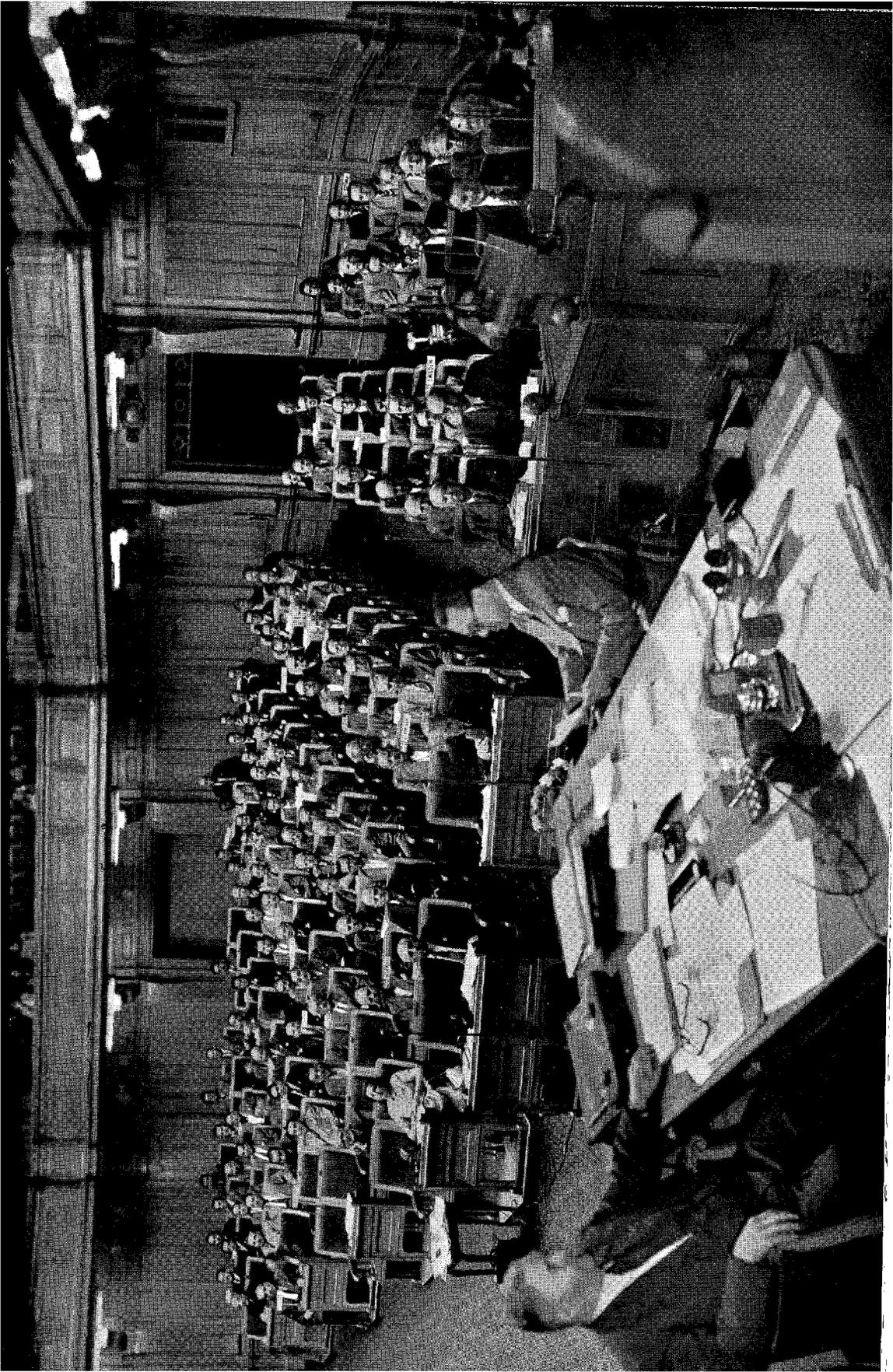
Charles Lindley

O. Becu (Generalsekretär)

R. Bratschi (Präsident)







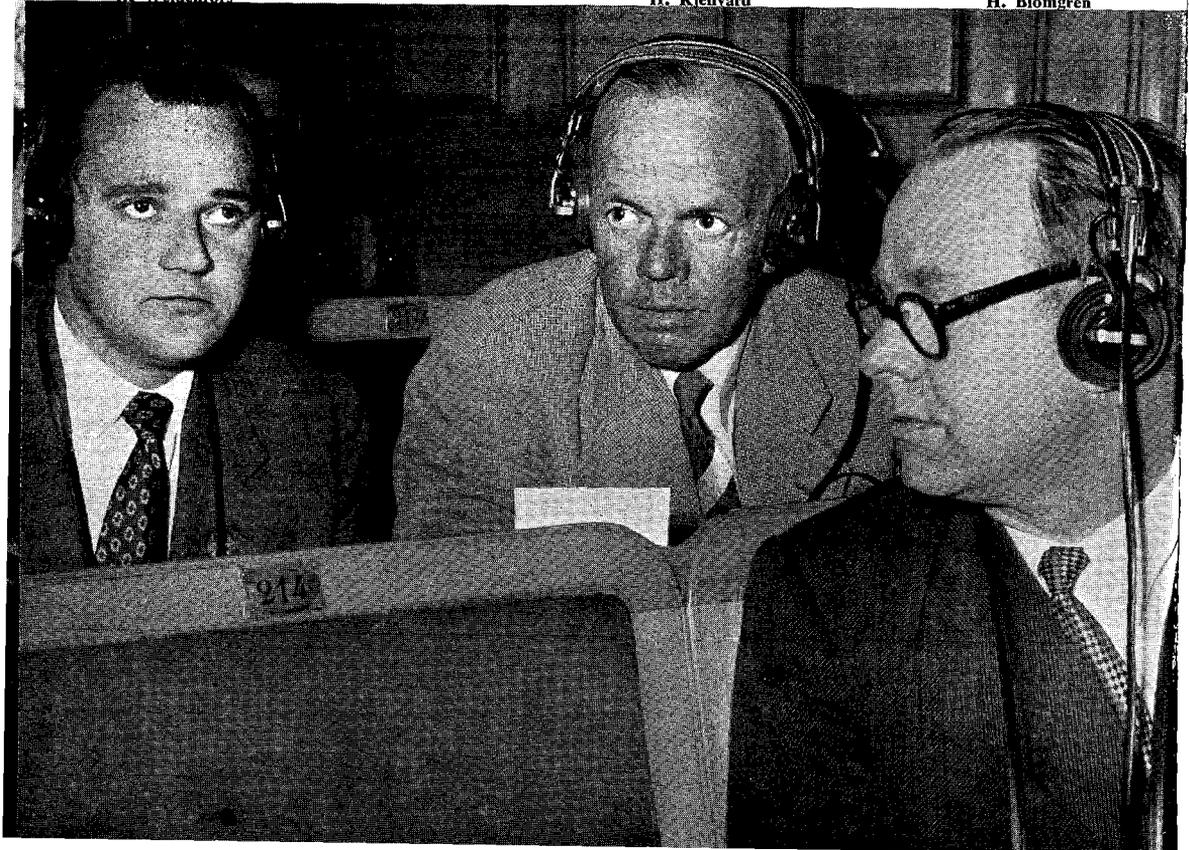


Ragnar Helgesson heisst die Kongressteilnehmer willkommen

G. Weidenfors

H. Kjellvard

H. Blomgren



Luxemburger Anträge

Der Präsident sagte, eine Reihe der Anträge der Luxemburger Delegation sei denen anderer Organisationen ähnlich, andere aber behandelten neue Fragen. Das Exekutivkomitee empfehle Ablehnung aller dieser Anträge, weshalb er bei der Luxemburger Delegation anfrage, ob sie sie zurückzuziehen wünsche.

Die Luxemburger Delegation zog ihre Anträge unter der Voraussetzung zurück, daß sie einem etwaigen weiteren Satzungsausschuß vorgelegt würden.

Zugehörigkeit des Stellvertretenden Generalsekretärs zum Generalrat

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) sprach zum Antrag seiner Gewerkschaft bezüglich der Mitgliedschaft des Stellvertretenden Generalsekretärs im Generalrat. Der Vorschlag, daß der Stellvertretende Generalsekretär nicht mehr dem Generalrat angehören soll, habe bei der Eisenbahnerdelegation Überraschung hervorgerufen. Im Laufe der langjährigen Zusammenarbeit mit dem derzeitigen Stellvertretenden Generalsekretär hätten die Eisenbahnerkollegen dessen Fähigkeiten schätzen gelernt. Der Antrag sei nicht ausreichend begründet. Kollege Deakin habe betont, daß die Delegierten Vertrauen in ihr Exekutivkomitee haben müssen. Er könne ihnen versichern, daß das EK ihr volles Vertrauen besitze, aber er glaube, daß das EK den Delegierten gegenüber nicht dieselbe Haltung einnehme und die Gründe seiner Anträge nicht ausreichend zum Ausdruck bringe.

Der Antrag des Exekutivkomitees wurde mit 66 : 65 Stimmen angenommen.

Stellung des Stellvertretenden Generalsekretärs

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) beantragte die Beibehaltung der ursprünglichen Satzungsbestimmung VIII/5, wie vorgeschlagen von den schwedischen, belgischen und französischen Eisenbahnern. Der Antrag des Exekutivkomitees sei nicht ausreichend begründet. Eine Bestimmung der alten Satzungen müsse allerdings fallengelassen werden, nachdem nun beschlossen worden sei, daß der Stellvertretende Generalsekretär dem Generalrat nicht angehört, nämlich daß er auf Tagungen dieses Organs das Stimmrecht hat. Er sehe keinen Grund, der für eine Änderung der übrigen Bestimmungen sprechen würde.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) war mit Kollege Blomgren einverstanden, daß der Stellvertretende Generalsekretär auf Tagungen des Generalrats kein Stimmrecht haben kann, weil er diesem nicht angehört. Er (Deakin) sei jedoch der Meinung, daß der Stellvertretende Generalsekretär überhaupt auf keinen Tagungen ein Stimmrecht haben soll und nicht ausdrücklich dazu ermächtigt sein soll, den Generalsekretär bei dessen Abwesenheit zu vertreten. Der Antrag des EK sei völlig klar. Er sehe vor, daß der Stellvertretende Generalsekretär an Kongressen und Tagungen des Generalrats, Exekutivkomitees und Geschäftsführenden Ausschusses teilnimmt, sowie daß er nach den Anweisungen des Generalsekretärs handelt. Das sei einfach und unmißverständlich. Er könne sich nicht vorstellen, daß ein Generalsekretär bereit ist, die mit seiner Stellung verbundenen Verpflichtungen auf sich zu nehmen, wenn sein Stellvertreter den von Blomgren vorgeschlagenen Status hat. Damit würden Verhältnisse zugelassen, die dazu angetan sind, im Sekretariat Zwiespalt zu schaffen. Anarchie und geteilte Verantwortung wären die Folge.

O. Becu (Generalsekretär) betonte, daß es nicht um eine persönliche Frage gehe, sondern um den Grundsatz. Es sei verschiedentlich unterstrichen worden, z. B. von Devaux, daß der Stellvertretende Generalsekretär dem Generalsekretär untergeordnet sein muß. Die alte Satzungsbestimmung erkläre, daß der Stellvertretende Generalsekretär auch die Anweisungen des Exekutivkomitees zu befolgen hat. Eine derartige Erklärung leiste einer Aufspaltung der Autorität Vorschub, und eine Organisation mit zwei Köpfen könne nicht zufriedenstellend arbeiten. Die neuen Satzungen bestimmen, daß der Stellvertretende Generalsekretär den Kongressen der Föderation und den Tagungen des Generalrats, des Exekutivkomitees und des Geschäftsführenden Ausschusses beiwohnt. Das sei richtig so, denn es sei notwendig, daß er ebensogut über die Vorgänge in der Föderation Bescheid weiß wie der Generalsekretär, damit er diesen unter Umständen vertreten kann. Jedoch zu erklären, daß er während der Abwesenheit des Generalsekretärs mit der Führung der Geschäfte der Föderation beauftragt ist, sei etwas ganz anderes. Ob das bedeute, daß der Stellvertretende Generalsekretär aus freien Zügen Beschlüsse fassen kann, wenn der Generalsekretär während einer Woche oder zehn Tagen abwesend ist, um an einem Kongreß teilzunehmen, wo man ihn jederzeit erreichen kann? Das sei absurd. Der Generalsekretär könne jedoch bei Abwesenheiten von mehreren Monaten seine Befugnisse abtreten oder dem Stellvertretenden Generalsekretär Instruktionen erteilen. Das wäre dann etwas ganz anderes. Ihm automatisch das Recht zu geben, aus eigenem Entschluß zu handeln, käme einem Mißtrauensvotum dem Generalsekretär gegenüber gleich.

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) sagte, es scheine ihm, daß das einzige Hindernis für die Annahme seines Antrags der letzte Satz sei. Er stelle deshalb den Geschäftsordnungsantrag, diese Bestimmung an das Exekutivkomitee zurückzuverweisen. Diejenigen, die den Antrag gestellt hätten, hätten nie vorschreiben wollen, daß der Stellvertretende Generalsekretär den Generalsekretär bei verhältnismäßig kurzer Abwesenheit vertritt.

Nachdem Kollege Blomgren auf eine Abstimmung über seinen Geschäftsordnungsantrag verzichtet hatte, wurde der Antrag des Exekutivkomitees mit 95 gegen 55 Stimmen angenommen.

Suspendierung der Sekretäre

Der Präsident sagte, Kollege Deakin habe im Namen des Exekutivkomitees eine Erklärung zum Antrag des schwedischen Eisenbahnverbandes abzugeben, wonach nicht nur der Generalsekretär, sondern auch der Stellvertretende Generalsekretär vom Generalrat suspendiert werden kann.

A. Deakin (Britischer Transportarbeiter) sagte, das Exekutivkomitee stimme einer Veränderung seines Vorschlages zu, wodurch der Stellvertretende Generalsekretär in genau dieselbe Lage versetzt werde wie der Generalsekretär, indem zu bestimmen sei, daß das Exekutivkomitee jeden der beiden Sekretäre unter Vorbehalt der Berufung an den Kongreß suspendieren kann.

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) sagte, daß wenn es sich ergeben sollte, daß der Generalsekretär suspendiert werden muß, die Umstände dermaßen schwerwiegend sein müssen, daß das Exekutivkomitee, das aus zehn Mitgliedern besteht, kaum für einen Beschluß zuständig wäre. Diese Befugnis sollte dem Generalrat übertragen sein, der jedes Jahr zu-

sammentritt. Notfalls könne eine außerordentliche Generalratstagung einberufen werden. Er wünsche deshalb an seinem Änderungsantrag voll und ganz festzuhalten.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) sagte, er glaube nicht, daß seine schwedischen Kollegen wüßten, wohin ihr Antrag führen würde. Es könnte der Fall eintreten, daß der Generalsekretär mit sämtlichen Geldern der ITF ins Ausland flüchtet. Nach dem schwedischen Vorschlag könnte nichts unternommen werden, bis der Generalrat zusammengerufen ist. Alsdann müßte die Sache doch an das Exekutivkomitee verwiesen werden.

Der Antrag des Exekutivkomitees wurde mit 96 gegen 44 Stimmen angenommen.

Sektionskonferenzen

Der Antrag des schwedischen Eisenbahnerverbandes, daß Sektionskonferenzen vom Exekutivkomitee anstatt vom Generalsekretär einberufen sind, wurde ohne Diskussion mit großer Mehrheit abgelehnt.

Zusätzliche Beiträge

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) legte den Antrag des schwedischen Eisenbahnerverbandes vor, wonach nicht das Exekutivkomitee, sondern der Generalrat ermächtigt wäre, zusätzliche Beiträge zu erheben. Er sagte, dieser Antrag bezwecke eine Erleichterung des Beschlusses über solche Fragen, indem die Beschlußfassung einem repräsentativeren Organ übertragen wird.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) ersuchte den Kongreß im Namen des Exekutivkomitees um Ablehnung dieses Antrages. Diese Aufgabe könne dem Exekutivkomitee, das häufiger zusammentrete als der Generalrat, sehr gut anvertraut werden.

Der Vorschlag des Exekutivkomitees wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Die Beratung der Änderungsanträge zu den Vorschlägen des Exekutivkomitees war damit zu Ende.

Die neuen Satzungen wurden in ihrer durchberatenen Form mit 121 gegen eine Stimme angenommen.

Andere, in offener Sitzung behandelte Fragen

Der Präsident sagte, es sei nun noch der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzungen zu beschließen. Das Exekutivkomitee schlage vor, daß die Satzungen sofort Gültigkeit erhalten, damit sie auf die Wahlen des kommenden Mittwoch angewendet werden können.

Der Kongreß bekundete seine Zustimmung.

Der Präsident schlug vor, den Mandatprüfungsausschuß mit der Aufgabe der Festlegung des Stimmrechts der verschiedenen Delegationen auf Grund der neuen Satzungen zu beauftragen.

Der Kongreß war einverstanden.

Andere, in offener Sitzung behandelte Fragen

Während der mit der Abstimmung nach Mitgliedszahlen verbundenen Unterbrechungen hatte sich der Kongreß in offener Sitzung mit verschiedenen anderen Fragen befaßt. Es folgt das Protokoll der diesbezüglichen Verhandlungen.

Erster Bericht des Entschließungsausschusses

G. B. Thorneycroft (Britische Eisenbahnbeamte) sagte, der Entschließungsausschuß habe sich sorgfältig mit allen bis zum Vortage eingereichten Entschließungsentwürfen befaßt. Das Ergebnis seiner Beratungen seien die vier am Vormittag ausgeteilten Entschließungen. Sie würden von den Delegierten begründet, deren Name auf dem Dokument erscheine: Die über Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien durch Kollege Mason, die über den Verkehr in Krieg und Frieden durch Kollege Laurent, die über Sozialgesetzgebung in Japan durch Kollege Nischimaki und die über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner durch Kollege Dimitracopoulos.

Entschließung über die Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien

Folgender Entschließungsentwurf lag dem Kongreß vor:

Das in Argentinien bestehende diktatorische Regime hat die gewerkschaftliche Vereinigungsfreiheit vernichtet.

Das Verhalten des gegenwärtigen argentinischen Gewerkschaftsbundes, insbesondere sein Verhalten anlässlich des Kampfes, den die Seeleute- und Eisenbahnergewerkschaften zur Verteidigung ihrer Unabhängigkeit führten, zeigt mit aller Klarheit, daß er nicht als eine echte freie Gewerkschaft angesehen werden kann.

Die Unabhängigkeit der Gewerkschaften ist zur wirksamen Wahrnehmung der Interessen der Arbeitnehmer absolut unerlässlich.

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, bätzeugt aufs neue seine Feindseligkeit gegen jegliche Diktatur und bestätigt die einschlägige Entschließung des Stuttgarter Kongresses von 1950.

Der Kongreß fordert die Arbeiterschaft Argentinien, und insbesondere die Arbeiter im Verkehr, eindringlich auf, den Kampf fortzusetzen für die Wiederherstellung der Demokratie und der Unabhängigkeit ihrer Gewerkschaften.

Zur Verwirklichung dieser Ziele wird die ITF den argentinischen Kollegen weiterhin ihre volle Unterstützung gewähren.

J. C. Mason (Argentinische Seeleute) sagte, die Entschließung habe zwei Hauptzwecke: den Widerstand innerhalb Argentinien anzufeuern und der Propaganda der Kommunisten und Peronisten entgegenzuwirken. Sie komme einer Erklärung an die argentinischen Arbeiter gleich, daß sie in ihrem Kampf nicht allein sind.

Der Entschließungsausschuß habe im zweiten Absatz des ursprünglichen Entwurfs vor dem Wort „Verhalten“ das Wort „allgemein“ gestrichen. Er möchte bitten, die ursprüngliche Fassung wiederherzustellen, weil das Wörtchen „allgemein“, wenigstens im Spanischen, notwendig sei als Gegenwicht zu dem Wort „insbesondere“ in der folgenden Zeile.

G. B. Thorneycroft (Britische Eisenbahnbeamte) sagte, der Entschließungsausschuß habe das Wort „allgemein“ weggelassen, weil es ihm überflüssig erschien. Angesichts der Ausführungen des Kollegen Mason glaube er im Namen des Ausschusses sein Einverständnis mit der Wiedereinführung des Wortes „allgemein“ erklären zu können.

Die Entschließung wurde in dieser leicht geänderten Fassung einstimmig angenommen.

EntschlieÙung über das Streikrecht der griechischen Eisenbahner

Der vorliegende Entwurf lautete:

Der 22. KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die neue griechische Verfassung das Streikrecht der Eisenbahner abgeschafft hat.

Der KongreÙ erklärt, daß zur Streikwaffe nur dann gegriffen werden soll, wenn alle friedfertigen Mittel zur Erlangung von Gerechtigkeit versagt haben.

Der KongreÙ erklärt ferner:

- a) *Es ist die Pflicht der Regierungen und Parlamente, anzustreben, daß die Möglichkeit von Konflikten zwischen der Forderung der Transportarbeiter nach gerechten Arbeitsbedingungen und anderen Interessen vermieden wird.*
- b) *Es ist Pflicht der Arbeitgeber im Verkehr und der Gewerkschaften der Transportarbeiter sowie der Regierungen und Parlamente, Regeln der Arbeitsbeziehungen aufzustellen und Einrichtungen zu schaffen, die geeignet sind, die soziale Gerechtigkeit durch Verhandlungen und Vereinbarungen zu gewährleisten.*
- c) *Transportarbeiter zwingen, unter Bedingungen zu arbeiten, denen sie nicht freiwillig zustimmen und sie zu dem Zwecke des Rechtes berauben, ihre Arbeitskraft vorzuenthalten, ist eine Handlung, die einer freien Gesellschaft unwürdig und mit sozialer Gerechtigkeit unvereinbar ist.*

S. Dimitracopoulos (Griechische Eisenbahner) beantragte formell die Annahme dieser EntschlieÙung.

Die EntschlieÙung wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

EntschlieÙung über den Verkehr in Krieg und Frieden

Folgender Entwurf lag dem KongreÙ vor:

Die Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation streben nach Erhaltung des Friedens und nach einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohles durch gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Der Weltfriede wird durch Diktaturmächte gefährdet, die dem Willen der von ihnen regierten Völker nicht unterworfen sind und keinem Gebot des Rechts gehorchen, sondern die freien Völker mit Unterjochung durch ideologische Durchdringung, inneren Umsturz und Aggression bedrohen.

Es ist Pflicht jeder Gemeinschaft, sich um jeden Preis gegen die Gefahr der Versklavung zu verteidigen.

Der Verkehr ist ein lebenswichtiges Instrument im Kriege wie auch im Frieden.

Der 22. KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, erklärt, daß die freien Transportarbeitergewerkschaften in allen ihren Bestrebungen zur Erhaltung und Verbesserung des nationalen und internationalen Verkehrs nichts anderes anstreben als das Wohl aller Völker und den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt.

Der Kongreß anerkennt jedoch, daß, solange die Diktaturregierungen den Weltfrieden gefährden, die Verkehrsindustrien für Verteidigung der Freiheit gebraucht und dementsprechend eingerichtet und ausgerüstet werden müssen.

Der Kongreß bekundet seine Überzeugung, daß die Verwirklichung eines dauerhaften Friedens abhängig ist von dem erfolgreichen Kampf um die Freiheit in den von Diktatoren regierten Ländern, sowie von der erfolgreichen Arbeit weltumspannender, zur Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit errichteter Institutionen.

Der Kongreß fordert alle Organe der internationalen Gewerkschaftsbewegung auf, überall die Freiheitskämpfer mit allen verfügbaren Mitteln zu unterstützen und sich weiterhin in den Einrichtungen der Vereinten Nationen für die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit einzusetzen.

F. Laurent (Französische Eisenbahner) sagte, der Entschließungsausschuß wünsche durch die den Delegierten vorliegende Entschließung einmal mehr die Aufmerksamkeit des Kongresses und aller Transportarbeiter auf das in den Satzungen ausdrücklich erwähnte Ziel der ITF hinzulenken, einen dauerhaften Weltfrieden herbeizuführen. Während die der ITF angeschlossenen freien Gewerkschaften sich in den freien Ländern um die Verbesserung des Loses der Arbeiterschaft bemühten, dürfe eine Organisation der Art der ITF nicht vergessen, daß andere Länder unter Diktaturen leiden, deren Vorhandensein den Frieden bedroht. Die freien Länder seien auf manche Weise bedroht: durch die von den Diktatorländern ausgehende Propaganda, durch das Eindringen der Fünften Kolonne, die dem Plan der Errichtung einer Welt diktatur diene, und durch die politischen Parteien, die die Freiheit durch Umsturz zu vernichten trachten.

Die Entschließungen bringe zum Ausdruck, daß die Transportarbeiter sich der Tatsache bewußt sind, daß das Verkehrswesen in Krieg und Frieden ein entscheidender Faktor ist und daß, solange Diktaturen den Frieden gefährden, der Verkehr zur Verteidigung der Freiheit beizutragen imstande sein muß. Auch anerkenne die Entschließung, daß in den totalitären Ländern — Argentinien, Spanien, Rußland und allen Ländern hinter dem Eisernen Vorhang — Menschen um die Freiheit kämpfen. Man könne diesen verborgenen Kampf nicht unbeachtet lassen. Die Entschließung fordere alle Organe der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung auf, die Freiheitskämpfer zu unterstützen.

J. B. Figgins (Britische Eisenbahner) sagte, die dem Kongreß vorliegende Resolution sei nicht eine Entschließung zur Erhaltung des Friedens sondern eine Kriegserklärung, eine Entschließung gegen Freiheit und Demokratie, eine Entschließung zur Unterstützung der Diktatur und zur Versklavung der Arbeiterklasse. Vor zwei Jahren in Stuttgart habe eine lange Diskussion über die Frage des damals eben begonnenen Koreakrieges stattgefunden, und viele hätten unter dem Eindruck gestanden, daß es sich um einen Krieg für die Demokratie, einen Krieg für die Freiheit und im Interesse der Arbeiterschaft handle. Der Krieg daure seit zwei Jahren an, und es werde offen zugegeben, daß **S y n g m a n R h e e** kein Freund der Demokratie und der Arbeiterklasse, sondern ein Diktator sei. Die britische Presse habe in unmißverständlichen Worten darauf hingewiesen, daß dieser **S y n g m a n R h e e** eine Gefahr für die Demokratie ist. Selbst Präsident **T r u m a n** und verschiedene Persönlichkeiten in Australien, Kanada

und anderen Ländern hätten gegen ihn protestieren müssen. Auch fehle es nicht an Opposition in seinem eigenen Land. Diese Opposition habe es schon vor zwei Jahren gegeben, aber Diktatoren liebten das Abenteuer, und Syn g m a n R h e e sei keine Ausnahme.

Der Krieg in Korea werde im Interesse Amerikas ausgetragen und drohe in einen dritten Weltkrieg auszuarten. Er hoffe, daß die Amerikaner als Anstifter eines dritten Weltkrieges dessen Folgen zu tragen fähig sein würden.

Wie jeder soziologisch einigermaßen Gebildete wisse, liege die Kriegsursache im Kampf um Märkte, um Rohstoffquellen und um die Ausdehnung der Macht eines bestimmten Landes zum Schaden aller andern Länder. Genau so verhalte es sich im vorliegenden Falle. Amerika habe in seiner wirtschaftlichen und politischen Entwicklung eine Stufe erreicht, auf der es, wenn es den Kapitalismus am Leben erhalten wolle, keine andere Wahl habe, als für den Krieg zu rüsten und Krieg zu führen.

Die Verfechter der Resolution seien die Feinde der Arbeiterklasse und die Freunde des Kapitalismus, denn es könne keine Kriegsvorbereitungen in dem jetzt als notwendig betrachteten großen Maßstab ohne Senkung der Lebenshaltung geben. Nicht nur die Leben derer, die am Kriege teilnehmen, sind gefährdet, sondern auch die Leben ihrer Familien. Und wenn es zu einem Weltkrieg komme, werde die Lebenshaltung aller absinken. Die Folge der fortgesetzten Wiederaufrüstung zur Vorbereitung des dritten Weltkrieges sei Armut. In Großbritannien habe man bereits offen zugegeben, daß die Kriegsvorbereitungen nicht in dem Maßstab fortgesetzt werden können, den man bisher als absolutes Minimum betrachtet habe. Die britische Presse habe in der vorigen Woche erklärt, die britische Regierung überlege sich ernstlich eine weitere Reduktion des Rüstungsprogramms, um die britische Kapitalistenklasse zu schützen, die ihre Güter an den Weltmarkt bringen müsse. Die britische Arbeiterklasse werde darunter leiden... (Hier waren einige Bemerkungen Figgins' wegen Zwischenrufen unverständlich.) Es sei dazu gekommen, daß selbst eine konservative Regierung eine Verlangsamung der Aufrüstung vorzuschlagen gezwungen sei, da sie erkannt habe, daß eine Fortsetzung der Aufrüstung im beabsichtigten Maßstab zu einer Einschränkung der Exporte und damit zu einer weiteren Beschneidung der Importe führen würde.

Die britische Arbeiterschaft stehe jetzt vor der Wahrscheinlichkeit einer Lohnsenkung — nicht bloß eines Lohnstops —, und es werde sich ein Kampf entwickeln, der nicht nur die Arbeiterschaft Großbritanniens, sondern auch die anderer europäischer Länder in Mitleidenschaft ziehen werde. Nur zwei Wege stünden offen. Man könne entweder für eine Kriegspolitik eintreten oder aber die gesammelten Kräfte der Arbeiterklasse einsetzen mit dem Ziel der Zusammenarbeit mit denen, die für eine Politik des Welthandels in umfassenderem Maßstab und der überall ansteigenden Produktion eintreten. Das sei der einzige Weg zur Rettung der Arbeiterklasse.

Die Resolution sagte, daß die Diktaturregime den Weltfrieden gefährden. Das sei eine Auffassung, die nicht auf Tatsachen beruhe, ja allen Tatsachen widerspreche; denn der Friede werde nicht durch eine Diktaturregierung gefährdet — er werde gefährdet schon seit 1945 durch das vom Kapitalismus angetriebene Amerika.

Eine Gruppe von Mitgliedern seiner Gewerkschaft habe im vergangenen November die Sowjetunion besucht. Sie habe das Volk der Sowjetunion gesehen und sich mit Persönlichkeiten aus der russischen Gewerkschaftsbewegung unterhalten. Sie habe die große Friedenskundgebung auf dem

Roten Platz am 7. November gesehen, wo große Scharen Arbeiter ein Friedensbanner nach dem andern vorbeigetragen hätten. Überall — in Moskau, Leningrad und anderswo — stünden die Arbeiter für die Erhaltung des Friedens ein. Sie hätten die Delegation seiner Gewerkschaft gebeten, der britischen Arbeiterschaft zu sagen, daß das russische Volk den Frieden wünscht. Überall, wohin sie kamen, habe man vor allem vom Frieden gesprochen. Es sei klar, daß das russische Volk bis zum letzten Mann hinter der Sowjetregierung stehe, denn es habe die gewaltigen Fortschritte der letzten fünf Jahre gesehen — verbesserte Güterversorgung, Preissenkungen, Fortschritte im Wohnen und im Wiederaufbau. Allen Delegationsmitgliedern sei klar gewesen, daß, wenn Rußland solche Leistungen vollbringen kann, es in fünf oder sechs Jahren einen höheren Lebensstandard haben wird als irgendein anderes Land in der ganzen Welt. In Amerika gebe es viel Arbeitslosigkeit und auch einen Streik der Stahlarbeiter. In Rußland seien Stahlarbeiterstreiks nicht notwendig.

Rußland stehe für den Frieden ein, nicht für den Krieg. Die Resolution sei nichts anderes als amerikanische Propaganda. Von einem Freiheitskampf sei nicht die Rede. Wenn es zu einem dritten Weltkrieg komme, würden einige Leute unsanft erwachen. Er ersuche den Kongreß, die Entschließung abzulehnen.

P. Morris (Britische Eisenbahnbeamte) sagte, es wäre nichts weniger als eine Tragödie, wenn der Kongreß den Eindruck erhalte, daß die Ausführungen des Kollegen **Figgins** der britischen Auffassung entsprechen. Es gebe mindestens neun Mitglieder der Gewerkschaft des Kollegen **Figgins**, des britischen Eisenbahnerverbandes, die gleich ihm (**Morris**) im britischen Unterhaus sitzen, wo sie die Arbeiterpartei unterstützen. Er fordere Kollegen **Figgins** heraus, auch nur eines dieser Unterhausmitglieder zu nennen, das seiner Rede beipflichten würde. Die Rede stehe in keinerlei Zusammenhang mit der dem Kongreß vorliegenden Entschließung.

Es sei ein größlicher Unfug, von Freiheit in Rußland zu reden. Wenn Kollege **Figgins** auf der andern Seite des Eisernen Vorhangs eine ähnliche Rede gegen die russische Regierung halten würde, würde man ihn ohne das geringste Zögern liquidieren. Seine Rede sei eine Beleidigung für die Intelligenz der Zuhörer gewesen. Es gehe nicht darum, einen Krieg anzuzetteln, sondern darum, die Ausbreitung des Krieges zu verhindern. Man habe zur Genüge klargestellt, daß das Ziel darin liegt, mit möglichst geringen Verlusten an Menschenleben und unter möglichster Vermeidung von Leiden einen baldigen Frieden herbeizuführen.

Die Geduld des Kongresses sei mißbraucht worden. Dem Kongreß sei kein wahres Bild der britischen Auffassungen vermittelt worden. Er ersuche die Delegierten, in der Abstimmung der Welt zu zeigen, daß die ITF für die in der Resolution beschriebene Politik einsteht, nämlich daß das Verkehrswesen im Krieg wie auch im Frieden eine wesentliche Aufgabe zu erfüllen hat und daß sie auch nicht für einen Augenblick der Auffassung beipflichtet, daß es in Rußland Freiheit in irgendeiner Form gibt. Die Unterhausabgeordneten des britischen Eisenbahnerverbandes stünden gleich allen übrigen Arbeitervertretern im britischen Parlament auf der Seite der Vereinten Nationen. Sie seien dem amerikanischen Volk für seine Mitwirkung und Hilfe dankbar und gewillt, alles in ihrer Kraft Stehende zu tun, um allen Völkern der Welt den Frieden zu schenken.

A. Lafond (Französische Eisenbahner) sagte, er hätte sich nicht die Mühe genommen, zu der von Kollegen **Laurent** vorgelegten Resolution zu

sprechen, wenn nicht eine gewisse Rede gehalten worden wäre. Seine Delegation werde für die Entschließung in der Gewißheit stimmen, daß sie Frieden und Demokratie dient. Es sei seltsam, jemanden behaupten zu hören, daß diejenigen, die auf dem Stuttgarter Kongreß für die Entschließung über den Koreakrieg gestimmt hätten, Diktatur und Aggression bejaht hätten. Wie wenn in Korea nicht genug Aggression vorgekommen sei. Wenn man über die Diktatur Bescheid zu erhalten wünsche, brauche man nur die Kollegen in Polen, der Tschechoslowakei, Ungarn und in den baltischen Staaten zu fragen. Es sei zu bedauern, daß Kollege Figgins nicht rechtzeitig eingetroffen sei, um Kollege Maxamin zu hören. Er hätte sich vielleicht belehren lassen.

Als alter Gewerkschaftler sei er kein Bewunderer des Militarismus, aber Frankreich habe seine Freiheit gegen Hitler verteidigen müssen und sei gewillt, sie auch gegen jeden andern Diktator zu verteidigen, selbst wenn er von Moskau kommt. Zweifellos rüsteten sich die kapitalistischen Mächte für den Krieg, dasselbe treffe aber auch auf andere zu. Man könne wohl von Friedenskundgebungen in Moskau reden, aber er frage sich, ob sie wirklich so friedlich waren wie dargestellt. Er sei für den Frieden, aber nicht für den Frieden unter einer Diktatur mit Tausenden und aber Tausenden von Arbeitern in Konzentrationslagern, auch sei er nicht bereit, ein Regime, das solche Lager errichtet habe, als Vorbild hinzunehmen. Und wenn man sogar vom Paradies gesprochen habe, wundere er sich, weshalb gewisse Leute ihre Reise nicht ein bißchen über Stockholm hinaus fortgesetzt hätten.

H. Jahn (Deutsche Eisenbahner) sagte, er sei in einem Land zu Hause, das am Eisernen Vorhang liege, weshalb er über die Vorgänge hinter dem Eisernen Vorhang genau Bescheid wisse. Auch in Deutschland gebe es Leute, die solche Märchen aus dem Osten erzählen, wie Kollege Figgins sie aufgetischt habe. Auch bei ihnen kämen Infiltrationsversuche vor. Die ITF wäre wohl beraten, auf der Hut zu sein, denn der Kreml hasse niemanden mehr als die ITF.

Er wisse nicht, ob Kollege Figgins wirklich das glaube, was Moskau ihm vorgemacht habe. Es sei gewiß, daß ihm nicht gestattet würde, sich in Sowjetrußland frei und ungehindert zu bewegen. Obschon es am kapitalistischen System des Westens vieles auszusetzen gebe, habe man doch wenigstens das Streikrecht, wenn man mit seinen Arbeitsbedingungen nicht zufrieden ist. Wer aus einem solche Gründe in Rußland streike, werde erschossen. Das sei die Freiheit des Ostens, und er habe kein Interesse, daran teilzunehmen. Er stehe ein für persönliche Freiheit, Redefreiheit und Menschenrechte, ohne die ihm das Leben nichts wert sei. Sein Land habe ein Regime, wie es in Rußland besteht, gekannt und wünsche es nicht nochmals damit zu versuchen. Er hoffe, Kollege Figgins werde erkennen, daß er sich auf der falschen Bahn befindet. Wenn es in Rußland keine Arbeitslosen gebe, so gebe es dafür Millionen Zwangsarbeiter. In Rußland und seinen Satellitenstaaten sei nur eine Meinung zugelassen, die des Kremls. In Rußland gebe es nur eine Freiheit, die Freiheit, dem Diktator zu gehorchen oder zu sterben.

P. Laurent (Französische Eisenbahner) sagte, er könne sich kurz fassen, denn seine Vorredner hätten ihm die Antwort an den Kollegen Figgins leicht gemacht. Er hoffe, daß der Kongreß die von ihm vorgelegte Entschließung annehmen und damit dem Kollegen Figgins zeigen werde, daß die ITF seinen Angriff auf das amerikanische Volk zu-

rückweist. Wenn Kollege Figgins am 28. Mai in Frankreich gewesen wäre, hätte er sehen können, wie kommunistische Stoßtrupps versuchten, Schlüsselstellungen in Paris zu besetzen im Versuch, ein Regime zu errichten, das die französischen Arbeiter ablehnen.

Niemand habe Syngman Rhee gelobt oder behauptet, daß er ein Freund der Arbeiterklasse sei, aber man wisse, daß die Streitkräfte der Vereinten Nationen in Korea die Ausbreitung des Krieges verhindern und es möglich gemacht haben, daß immer noch ein freier Kongreß der ITF in Stockholm stattfinden kann. Eine Rede wie diejenige des Kollegen Figgins passe nicht zum ITF-Kongreß. Die beste Antwort würde ihm durch Annahme der vorliegenden EntschlieÙung erteilt.

Der Präsident sagte, man könne zwar die Rede des Kollegen Figgins bedauern, aber man befände sich auf einem Kongreß, wo jeder das sagen kann, was er denkt. Im Westen gebe es immer noch die Redefreiheit. Wenn Kollege Figgins im Osten eine ähnliche Rede in umgekehrtem Sinne halten würde, erginge es ihm schlecht. Was der Kongreß denke, werde sich in der Abstimmung zeigen. Er glaube, daß das Abstimmungsergebnis beweisen werde, daß die soeben abgehaltene Diskussion nicht von Schaden, sondern eher von Nutzen war.

Die EntschlieÙung über den Verkehr in Krieg und Frieden wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) ersuchte darum, im Protokoll festzuhalten, daß Kollege Figgins von seiner eigenen Delegation nicht unterstützt wurde.

Der Präsident sagte, das werde geschehen.

Der Präsident gab nach Fortsetzung und Abschluß der weiteren Diskussion über die Satzungen bekannt, daß am folgenden Nachmittag keine Vollversammlung des Kongresses stattfinden werde. Die Kongreßteilnehmer würden sich um 14 Uhr vor dem Parlamentsgebäude versammeln, um sich gemeinsam zu einer Kranzniederlegung am Branting-Denkmal zu begeben.

Dienstag, den 22. Juli 1952

Vormittagssitzung

Nachdem Kollege Toftahrn den Bericht des Mandatsprüfungsausschusses über das Stimmrecht der verschiedenen auf dem Kongreß anwesenden Delegationen vorgelegt hatte, erteilte der Präsident dem Generalsekretär das Wort zur Einführung der Empfehlung des Exekutivkomitees in der Frage der Beiträge.

Punkt 13 der Tagesordnung: Mitgliedsbeiträge

O. Becu (Generalsekretär) sagte, er brauche dem vorgelegten Bericht kaum etwas hinzuzufügen. Das Exekutivkomitee habe die finanzielle Lage der ITF im Oktober 1951 und April 1952 sorgfältig geprüft und sei zu dem Schluß gekommen, daß Maßnahmen sofort — d. h. auf diesem Kongreß — zu treffen sind. Es gebe zwei Wege, einmal die Erhöhung der Beiträge durch den Kongreß, zum andern eine Kürzung der Ausgaben. Letzteres käme einer Beschneidung der Tätigkeit gleich. Das Exekutivkomitee sei der Meinung, daß die Tätigkeit der ITF im Gegenteil einer Erweiterung bedarf. Wenn der Kongreß dieser Auffassung beipflichte, müÙten die Beiträge erhöht werden. Das Exekutivkomitee habe seinen Beschluß nicht

ohne Zögern gefaßt, weil es glaube, daß von den angeschlossenen Organisationen viel zu oft finanzielle Opfer verlangt werden. Man lebe in einer Welt, in der sich die Ereignisse überstürzen. Zur Durchführung der Arbeiten seien deshalb größere Mittel erforderlich. Die ITF habe Gegner, die über anscheinend unerschöpfliche Mittel verfügten. Wenn die freie Gewerkschaftsbewegung auch nur 10 Prozent der Mittel ihrer Gegner besäße, gäbe es wahrscheinlich keine kommunistische Gewerkschaftsbewegung.

Kollege K a n n e habe bereits Vorschläge zur Erhöhung der Beiträge vorgebracht, als er sich auf die Notwendigkeit bezogen habe, das Sekretariat mit Fachleuten zu versehen. Das sei aber nur ein Aspekt des Gesamtproblems. Zur Durchführung der Aufgaben, deren Erfüllung der Kongreß von der ITF erwartet, sei mehr Geld vonnöten. Die vorgeschlagene Erhöhung von 10 Prozent sei nur ein absolutes Minimum. Er vertraue darauf, daß der Kongreß dem Antrag des EK zustimmen werde.

Die Empfehlung des Exekutivkomitees, die Beiträge um 10 Prozent zu erhöhen, wurde diskussionslos angenommen.

Entschließung über Sozialgesetzgebung in Japan

Dem Kongreß lag folgender Entschlußentwurf vor:

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die japanische Regierung gegenwärtig mit der Revidierung bestehender Gesetze und mit der Einbringung neuer Gesetze beschäftigt ist, welche die Rechte und Betätigung der Gewerkschaften berühren.

Die der ITF angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften hegen hinsichtlich der Absichten der japanischen Regierung sehr ernste Befürchtungen.

Der Kongreß richtet an die japanische Regierung das dringende Ersuchen:

- a) *Die japanischen Arbeiter und die internationale Gewerkschaftsbewegung bezüglich ihrer demokratischen Absichten zu beruhigen durch Anwendung und Durchführung der einschlägigen Übereinkommen, Empfehlungen und Entschlüsse der Internationalen Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen, insbesondere:*

Übereinkommen Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes; Übereinkommen Nr. 98 über die Anwendung der Grundsätze des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverträge;

Entschluß über Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr, angenommen von der 1947 durchgeführten Tagung des Binnenverkehrssausschusses der IAO;

Empfehlungen über Kollektivverträge und freiwillige Schlichtungsverfahren, angenommen von der Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1951;

- b) *das Recht der japanischen Bürger zu gewährleisten und zu schützen, friedfertig in der Öffentlichkeit zu demonstrieren, um ihren Auffassungen über jegliche, das Leben der menschlichen Gesellschaft berührende Fragen Ausdruck zu geben und die öffentlichen Behörden von der Berechtigung dieser Auffassungen zu überzeugen;*

- c) das Recht der Lohnempfänger zu gewährleisten und zu schützen, ihre Arbeitskraft vorzuenthalten, wenn sie glauben, daß ihnen ein Unrecht angetan wird.

Der Kongreß erklärt, daß das von der japanischen Regierung beantragte Gesetz zum Verbot von Generalstreiks wirkungslos sein wird, da dem Gesetz nur Geltung verschafft werden könnte, wenn die Regierung bereit wäre, Gewalt anzuwenden, um einen solchen Schritt zu unterdrücken, ein Schritt, der in einem demokratischen Staat undenkbar ist.

Er unterstützt die bei der ITF angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen, eine Sozialgesetzgebung zu entwickeln und zu erhalten, die eines Staates, in dem Demokratie und soziale Gerechtigkeit herrschen, würdig ist.

T. Nischimaki (Japanische Seeleute) sagte, die japanische Gewerkschaftsbewegung stehe vielen ernstesten Problemen gegenüber, besonders aber dem Versuch der Regierung, das Demonstrations- und Streikrecht der Gewerkschaften einzuschränken. Es gebe in Japan 6 Millionen organisierte Arbeiter, verglichen mit nur 400 000 vor dem Krieg. Diese erstaunliche Entwicklung sei weitgehend ein Produkt der Politik der Besatzungsmächte. Während der Okkupation seien die gewerkschaftlichen Rechte in der neuen Verfassung verankert und im Gewerkschaftsgesetz und Gesetz zur Regelung der Arbeitsbeziehungen in den Einzelheiten festgelegt worden. Das sei der Hauptgrund, weshalb so viele japanische Arbeiter in so kurzer Zeit und mit solcher Leichtigkeit den Gewerkschaften zugeführt wurden.

Leider seien die japanischen Gewerkschaften schwach, was ihre Struktur und Tätigkeit betreffe. Viele hätten keine Traditionen, und die meisten ihrer Leiter und Mitglieder ermangelten der Erfahrung. Diese Situation sei von den Kommunisten durch wiederholte Ausrufung politischer Streiks mißbraucht worden. Infolgedessen schenkten die Gewerkschaftler ihren Organisationen jetzt größere Aufmerksamkeit und versuchten, die Kommunisten auszuschalten.

Von den organisierten Arbeitern seien etwa zwei Millionen in zehn nationalen Organisationen zusammengefaßt — dem IBFG durch den Gemeinsamen Rat der Japanischen Gewerkschaften angeschlossen. Die Transportarbeiter, Textilarbeiter und einige andere Gruppen gehörten auch dem einschlägigen IBS an. Die Macht der Kommunisten sei heute im Abnehmen begriffen, und bei der Demokratisierung der Gewerkschaften würden rasche Fortschritte erzielt.

Unter diesen Umständen habe die japanische Regierung nach der Unterzeichnung des Friedensvertrags eine Revision des Gewerkschaftsgesetzes und des Gesetzes zur Regelung der Arbeitsbeziehungen unternommen. Die vorgeschlagene neue Gesetzgebung hätte eine Schwächung der Gewerkschaften und ihre Beaufsichtigung durch die Regierung zur Folge. Es sei beabsichtigt, nicht nur Generalstreiks, sondern auch Arbeitsniederlegungen in einzelnen Industrien zu verbieten.

Die japanische Gewerkschaftsbewegung befinde sich damit in einer ernstesten Lage. Sie werde sich nach Kräften bemühen, die Rechte der Gewerkschaften durch parlamentarische Schritte wiederherzustellen. Die japanischen Gewerkschaften befänden sich immer noch in ihren Anfängen, und die Annahme der vorgelegten Resolution durch den Kongreß werde ihnen in ihrer Entwicklung helfen.

Die Entschließung wurde einstimmig angenommen.

Punkt 10 der Tagesordnung: Europäische Verkehrsbehörde

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) sagte zur Einführung seines Berichtes zu dieser Frage, im Jahre 1928 habe Kollege Nathans, der damalige Sekretär der Eisenbahnersektion der ITF, in diesem selben Gebäude über die Frage der Koordination zwischen Straße und Schiene Bericht erstattet und sich beklagt, daß die Eisenbahnverwaltungen oft die Warnungen ihres Personals mißachteten. Dasselbe treffe heute auf die europäischen Regierungen zu. Während des letzten Krieges habe sie die ITF aufgefordert, die Gelegenheit zur Organisierung des europäischen Verkehrs im kontinentalen Maßstab zu ergreifen. Stattdessen hätten die Regierungen die bereits 1939 überholten Vorkriegsverhältnisse wiederhergestellt.

1935 habe ein Sachverständiger des Völkerbundes für Luftverkehr behauptet, daß Europa nicht die Vorteile genießen konnte, die sich aus einer Politik kollektiver Maßnahmen auf Grund rein wirtschaftlicher Grundsätze ergeben hätten. Ein im Jahre 1929 dem Verkehrsausschuß des Völkerbundes vorgelegter Bericht habe darauf hingewiesen, daß die deutschen, belgischen und französischen Bahnen unwirtschaftliche Tarife anboten mit dem ausdrücklichen Zweck, möglichst viel Verkehr auf die Häfen des eigenen Landes hinzulenken. Dasselbe geschehe heute. Zwischen 1920 und 1939 habe eine Konferenz nach der anderen erfolglos versucht, das Problem der Eisenbahn- und Binnenschiffahrtstarife als Faktor im Wettbewerb zwischen den Nordseehäfen und Triest zu regeln. Am 7. Juni 1952 habe die alliierte Militärregierung von Triest der Europäischen Wirtschaftskommission in einem Schreiben mitgeteilt, daß die europäischen Häfen sich immer noch um den Verkehr streiten, weshalb eine Koordination der Eisenbahntarife dringend erforderlich sei. Ursache der Anarchie sei die Haltung der verschiedenen Länder, die um jeden Preis die Interessen ihrer Volkswirtschaften verteidigten. Die einzige Lösung sei die Organisierung des europäischen Verkehrs im kontinentalen Maßstab.

In andern Teilen der Welt gebe es riesige Gebiete, wie Indien, Brasilien, die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten von Amerika, die sogar größer sind als Europa. Seine Kenntnisse gestatteten ihm nicht, von Indien, Brasilien oder Sowjetrußland zu reden, aber er habe die Regelung des Verkehrswesens in den Vereinigten Staaten eingehend studiert. Gewöhnlich würden die Vereinigten Staaten als ein einziges Land betrachtet. Tatsächlich aber handle es sich um einen Erdteil, und die Souveränität jedes der 48 Staaten sei, was den Verkehr betreffe, ebenso wirklich wie die der europäischen Staaten. Die Vereinigten Staaten besäßen eine Bundesverkehrsbehörde, die ebenfalls Hoheitsrechte habe. Diese Rechte gingen im zwischenstaatlichen Verkehr den Befugnissen der einzelnen Staaten vor. Der große Unterschied zwischen den Vereinigten Staaten und den europäischen Nationen liege darin, daß dort in jedem Einzelstaat ein Sinn des gemeinsamen Interesses und der Verantwortung gegenüber der Gemeinschaft der Vereinigten Staaten von Amerika herrsche. Das ermögliche das Bestehen der als „Interstate Commerce Commission“ bekannten Verkehrsbehörde, die es schon seit 75 Jahren gebe. Wenn zwischen den verschiedenen amerikanischen Staaten Interessenkonflikte in Verkehrsfragen entstehen, würden sie von dieser Kommission nach Durchführung einer öffentlichen Untersuchung gelöst. Wenn ähnliche Konflikte in Europa auftauchten, beginne ein blinder Kampf hinter den Kulissen.

Bei einer Behörde, die für ein großes Gebiet zuständig ist, könnten natürlich Mißbräuche ihrer Befugnisse vorkommen. Wenn irgendeiner der amerikanischen Staaten ungerecht behandelt zu werden glaube, werde der Streit einem Gericht vorgelegt, das entscheide, ob die Kommission im Rahmen der ihr von der Verfassung übertragenen Befugnisse gehandelt hat.

In Europa gebe es weder eine allgemeine Gesetzgebung noch eine Behörde wie die „Interstate Commerce Commission“, die fähig wäre, als Hüterin der gemeinsamen Interessen der europäischen Völker und als Schiedsrichter zwischen den europäischen Staaten aufzutreten. Bei gutem Willen sollte es möglich sein, ein europäisches Übereinkommen abzuschließen, das die hauptsächlichsten Regeln für die Organisation und Durchführung des Verkehrs festlegt, wobei als ausgemacht zu gelten hat, daß internationale Vorschriften solche nationaler Art aufheben. Es sollte möglich sein, eine Behörde mit Beamten zu schaffen, die der europäischen Gemeinschaft in ihrer Gesamtheit zur Treue verpflichtet sind. Im Laufe der letzten fünfzig Jahre seien zahlreiche Beamtengruppen gebildet worden, die ein wahrhaft internationales Bewußtsein entwickelt hätten. Eine Europäische Verkehrsbehörde könne Interessenkonflikte zwischen Nationen ans Tageslicht schaffen, und es könnte über Recht und Unrecht entschieden werden. Eine derartige Behörde könnte vorschreibende und durchführende Befugnisse haben und auch Aufgaben der Wirtschaftslenkung — auf den Gebieten der Investitionen, der Tarifpolitik, ja selbst der Arbeitsbedingungen — erfüllen, denn in dieser Hinsicht seien die Unterschiede zwischen den einzelnen Teilen Europas noch groß. Der Internationale Gerichtshof im Haag könnte als Berufungsinstanz gegen die Entscheidungen der Europäischen Verkehrsbehörde fungieren, sollte man der Meinung sein, daß diese ihre Befugnisse mißbraucht hat.

Irgendeine Einrichtung dieser Art sei dringend erforderlich. Seit Jahren werde gesagt, daß die Existenz des freien Europa auf dem Spiele steht. Der Verkehr sei ein wichtiges Instrument nicht nur vom Standpunkt der Wirtschaft, sondern auch von dem der Verteidigung der Freiheit und nationalen Unabhängigkeit aus. In der Sowjetunion möge der Verkehr an technischen Defekten leiden, jedenfalls aber sei er integriert und unter einer Leitung zusammengefaßt. Technische Mängel seien wenigstens zu einem gewissen Grad durch bessere Organisation aufgewogen, die die erstaunliche Leistung des sowjetischen Verkehrswesens im zweiten Weltkrieg ermöglicht habe.

Die Integrierung des europäischen Verkehrs sei auch notwendig zur Stärkung der europäischen Wirtschaft. Die offensichtliche wirtschaftliche Schwäche des Kontinents sei einer der Gründe des Stillstands des sozialen Fortschritts, und die Gewerkschaften könnten niemals in das Ende des sozialen Fortschritts einwilligen.

Man könne sagen, daß der Augenblick zur Schaffung einer Europäischen Verkehrsbehörde nicht günstig ist, solange Europa vom Eisernen Vorhang entzweigeschnitten ist — solange wir auch auf andern Gebieten als im Verkehr die Uneinigen Staaten von Europa sind. Aber gerade dieser Umstand sei ein Grund, weshalb ein unverzüglicher Beginn vonnöten sei. Man dürfe sich nicht davon entmutigen lassen, daß die Bemühungen auf eine verhältnismäßig kleine Zahl von Ländern beschränkt sein müßten. Man müsse so vorgehen, wie die Gründer der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Vereinigten Staaten von Amerika. Die Schweiz habe im Jahre 1291 aus nur drei kleinen Staaten bestanden: 524 Jahre später seien es deren 22 geworden. Die Vereinigten Staaten hätten bei ihrer Gründung im Jahre 1776

nur 13 Staaten umfaßt; 136 Jahre später seien es 48 gewesen. Wenn es gelinge, den noch freien Teil Europas zusammenzuschließen, könne man darauf vertrauen, daß andere Länder in dem Maße wie sie ihre Freiheit zurückgewinnen, sich dazu gesellen werden.

R. Lapeyre (Französischer Zivilluftfahrtpersonal) sagte, diese Frage sollte nicht in allgemeinen Begriffen, sondern in bezug auf die verschiedenen Verkehrswege getrennt besprochen werden. Auch die zivile Luftfahrtspiele mit, denn es gebe in ihr nicht nur den Wettbewerb innerhalb jedes einzelnen Landes, sondern auch zwischen den einzelnen Ländern. Eine Europäische Verkehrsbehörde dürfte fähig sein, einige Ordnung in die jetzige Anarchie zu bringen. Er beglückwünschte die ITF dazu, daß sie eine der ersten Organisationen gewesen ist, die die Frage aufgeworfen hat.

Den Umständen jedes einzelnen Verkehrsweiges müsse Rechnung getragen werden. Technisch hätten die Eisenbahnen so ziemlich die höchste Stufe ihrer Entwicklung erreicht. Anders lägen die Dinge auf dem Gebiete der Luftfahrt. Man könne selbst die Entwicklung der nächsten 5 Jahre nicht überblicken. In der Binnenschifffahrt dagegen müsse man in Jahrhunderten denken.

Das Sekretariat der ITF sollte prüfen, ob es nicht besser wäre, anstatt einer einzigen Europäischen Verkehrsbehörde eine europäische Behörde für jedes Verkehrsmittel zu befürworten. Im Falle der Eisenbahn gebe es Fahrplan- und Tarifkonferenzen. In der Luftfahrt gebe es sogenannte „Pools“, d. h. eine Gruppe von Gesellschaften, die den Flugverkehr auf Grund einer Vereinbarung gemeinsam durchführen oder sich völlig zusammenschließen wie im Falle der „Scandinavian Air Lines“, wo eine Gesellschaft drei Gesellschaften ersetzt habe. Gute Gründe sprächen deshalb für eine getrennte Behandlung jedes einzelnen Verkehrsmittels. In einigen Fällen sei sogar sofortiges Handeln angezeigt. In der Zivilluftfahrt z. B. gebe es dringende Probleme, was Flugplatzbau, -unterhaltung und -meldewesen betreffe, und in einigen Ländern, besonders in den kleineren, gebe es Finanz- und Sicherheitsprobleme von größter Bedeutung, die eine baldige Lösung verlangten.

Ein scharfer Konkurrenzkampf werde zwischen den verschiedenen Gesellschaften ausgetragen, was das Personal stark beunruhige. Was würde mit dem Personal einiger dieser Gesellschaften geschehen, wenn, wie es unvermeidlich erscheine, Deutschland schon bald wieder den ihm bisher vorenthaltenen Platz in der Luftfahrt einnimmt?

Auch auf dem Gebiet des Flugzeugbaues stellten sich äußerst wichtige Probleme. Er brauche nur auf den glänzenden Erfolg der Briten mit ihren „Comets“ hinzuweisen. Sie hätten im Flugzeugbau die Führung übernommen und gäben den Amerikanern viel zu denken. Besprechungen fänden statt über einen französisch-deutschen Pool für Flugzeugbau.

All das seien Probleme, die die ITF im Auge behalten müsse. Wie läßt sich das tun? Er glaube, daß die Sekretäre bei ihren Besuchen in den verschiedenen Ländern zum Zwecke der Teilnahme an Kongressen angeschlossener Gewerkschaften mit diesen die Möglichkeit prüfen sollten, Druck auf die verschiedenen europäischen Regierungen auszuüben und sie von dem Wunsch der Transportarbeiter in Kenntnis zu setzen, daß der gegenwärtigen Unordnung ein Ende bereitet wird.

Er glaube, er könne die Anregung seines holländischen Freundes unterstützen, daß der Kongreß sich nicht auf die Annahme einer den Regierungen zu unterbreitenden Entschließung beschränken soll, sondern daß die

ITF fortlaufend auf Grund der Diskussionen propagandistisch tätig sein und die Sache verfolgen soll. Dazu sei selbstverständlich Organisation erforderlich. Er ersuche darum, daß das Sekretariat beauftragt wird, die besten Mittel nicht nur zur Vortragung ihres Standpunktes, sondern auch zu seiner Durchführung in der Praxis zu suchen. Es sei eine allzu starke Tendenz vorhanden, solche Fragen in allgemeinen und abstrakten Begriffen zu besprechen. Die ITF müsse unablässig Druck ausüben, um ihrer Politik zum Durchbruch zu verhelfen.

Vor einigen Monaten sei die französische Regierung als Befürworterin einer europäischen Verkehrspolitik aufgetreten. Wie bekannt, hätten zwei Parlamentsmitglieder im Europarat die Europäisierung des Verkehrswesens vorgeschlagen — Bonnefous aus Frankreich und van de Kieft aus Holland. Die französische Regierung habe die Erklärung abgegeben, daß sie diese Gedanken auf die Wirklichkeit zu übertragen wünsche, aber seither habe sie zweifellos den Schluß gezogen, daß die Aufgabe für eine politische Lösung zu gewaltig ist, weshalb sie in ihre Bestandteile zerlegt und in Stufen gelöst werden muß. Es scheine, daß die französische Regierung diese Frage jetzt mehr vom wirtschaftlichen als vom politischen Standpunkt aus betrachte und beschlossen habe — er glaube im Einverständnis mit der Organisation für Internationale Zivilluftfahrt — eine Tagung von Sachverständigen aus verschiedenen Ländern einzuberufen, welche die Frage studieren und sofortige Schritte prüfen würde.

Ob das eine gute Sache sei oder nicht, könne er nicht sagen, aber es bereite ihm einige Sorge, feststellen zu müssen, daß die Gewerkschaften an diesen Bestrebungen nicht beteiligt sind. Wenn die Beratungen von einer Sachverständigengruppe geführt würden, liege auf der Hand, daß auch ein Sachverständiger der ITF daran beteiligt sein sollte. Das sei eine Sache, mit der die ITF sich nach dem Kongreß befassen sollte. Die Frage der Bildung einer Europäischen Verkehrsbehörde sei von großer Bedeutung. Das sei auch der Grund, weshalb die ITF sie auf die Tagesordnung des Kongresses gesetzt habe. Man dürfe keine Zeit verlieren. Der Direktor der KLM, der bestimmt als Autorität gelten dürfe, habe kürzlich erklärt, daß die Nutzlast der Transportflugzeuge, die heute 13 t betrage, in 10 Jahren 50 t überschreiten werde, daß man in 15 Jahren mit dem Antrieb der Flugzeuge durch Atomkraft rechnen könne und daß die Düsenflugzeuge in 5 Jahren kommerziell leistungsfähig sein werden.

Vom Weltstandpunkt aus seien die europäischen Länder als kleine Wirtschaftseinheiten zu betrachten. Nur durch Zusammenlegung ihrer Kräfte könnten sie stark werden. Die gegenseitige Konkurrenz sei im modernen Zeitalter lächerlich.

H. J. Kanne (Holländische Eisenbahner) sagte, er habe bereits zur Frage der Europäischen Verkehrsbehörde das Wort ergriffen, möchte sich nun aber noch zur vorliegenden EntschlieÙung äußern. Nach seiner Meinung habe es keinen Zweck, daß der Kongreß fortfährt, EntschlieÙungen anzunehmen, die erklären, daß die ITF die Verkehrsintegrierung wünscht und eine Europäische Verkehrsbehörde befürwortet. Eines Tages könnte man eine Lage vorfinden, die eine praktische Anwendung der Grundsätze verlangt, weshalb die ITF sich jetzt darüber klarwerden sollte, wie sie ihre Ziele zu verwirklichen und ihre Pläne anzuwenden gedenkt. Wenn es nicht möglich wäre, daß die ITF, wie vom Generalsekretär am Vortage vorgeschlagen, einen Sachverständigenausschuß einsetzt, der ein Aktionsprogramm entwirft, dann müÙten andere Mittel zur Verwirklichung dieser

Bestrebungen gefunden werden. Wenigstens könnte man vielleicht einen anerkannten Sachverständigen finden, der unter Beteiligung einiger weniger ITF-Vertreter aus den am meisten interessierten Ländern helfen würde, ein Programm der ITF für Westeuropa auszuarbeiten. Dieses Programm wäre von einer besonderen Tagung von Vertretern der westeuropäischen Mitgliedsorganisationen der ITF zu genehmigen. Alsdann wäre es Aufgabe dieser Gruppe, sich bei jeder Gelegenheit für die Verwirklichung des Programms einzusetzen. Er möchte, daß dieser Gedanke auf die eine oder andere Weise auf Grund eines schriftlichen Vorschlags, den er einreiche, in die Resolution aufgenommen wird.

Schluß der Vormittagssitzung

Am Nachmittag fand eine Kranzniederlegung am Branting-Denkmal statt.

Mittwoch, den 23. Juli 1952

Vormittagssitzung

Europäische Verkehrsbehörde (Fortsetzung)

P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär) sagte in Beantwortung der Diskussion, diese sei kurz ausgefallen, so daß er auf lange Ausführungen verzichten könne.

Kollege **Lapeyre** habe gefragt, ob es nicht besser wäre, einen europäischen Verkehrsweig nach dem andern zu integrieren, anstatt eine Gesamtlösung anzustreben. Er zweifle, ob das tunlich sei. Die Beziehungen zwischen Eisenbahnen, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt seien zu eng, als daß es möglich wäre, sie voneinander zu trennen. Man habe bereits festgestellt, daß die Sektionen der Straßentransportarbeiter und der Eisenbahner es für nötig gefunden haben, gemeinsame Besprechungen zu führen. Man müsse eine europäische Verkehrspolitik entwickeln, die sämtliche Verkehrsmittel einbeziehe.

Allerdings gebe es einen Verkehrsweig, der im Anfang nur schwer einer allgemeinen Europäischen Verkehrsbehörde unterstellt werden könnte, nämlich die Zivilluftfahrt. Selbst in Straßburg habe das Gefühl vorgeherrscht, daß es angebracht ist, sie getrennt zu behandeln, und es sei der Gedanke einer europäischen Fluggesellschaft vorgebracht worden. Möglicherweise käme die Bildung eines europäischen Organs für die Zivilluftfahrt in Frage, die enge Beziehungen unterhalten würde mit einer für Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßenverkehr und Häfen verantwortlichen Verkehrsbehörde. Für den Augenblick sei das Lufttransportvolumen nicht so groß, daß man die Behauptung aufstellen könnte, daß die wirtschaftliche Grundlage der anderen Verkehrsmittel ernstlich erschüttert ist. Auch würden wahrscheinlich Einwände gegen die Unterstellung der Luftfahrt unter dieselbe Leitung wie andere Verkehrsmittel vorgebracht, obschon es früher oder später zweifellos dazu kommen würde.

Kollege **Kanne** habe gesagt, daß man zwar einig sei über die in der Entschließung aufgeführten Grundsätze, man aber nicht so klar sehe, was ihre Anwendung betrifft, weshalb er die Bildung eines Sachverständigenausschusses durch die ITF zur weiteren Prüfung des Problems angeregt habe. Auf der Internationalen Eisenbahnerkonferenz in Utrecht hätten die französischen Kollegen einen ähnlichen Antrag vorgelegt, aber das Exekutivkomitee habe festgestellt, wie er der Eisenbahnersektion bereits

berichtet habe, daß die ITF nicht über Sachverständige der verlangten Art verfügt, d. h. über Experten, die sich auf dem Gebiet der Eisenbahntarife und ihrer Anwendung genau auskennen und deshalb die voraussichtlichen Auswirkungen der einen oder anderen Maßnahme beurteilen können. Solche Sachverständige stünden nur den Regierungen, vielleicht auch den sehr großen Unternehmungen zur Verfügung. Er glaube aber nicht, daß solche Sachverständige erforderlich seien. Was man brauche, sei die Mitarbeit von Leuten, die eines allgemeinen Überblicks fähig sind, sich in wirtschaftlichen Fragen auskennen und mit der Gewerkschaftsbewegung soweit vertraut sind, daß sie die Ziele der Arbeiterklasse und die von der ITF seit vielen Jahren befolgte Politik kennen. Er glaube, daß solche Experten in den Reihen der ITF zur Verfügung stehen, besonders in Ländern, wo die Gewerkschaften an der Betriebsleitung mitbeteiligt sind. Auch im Sekretariat der ITF gebe es einen Kollegen, dessen Arbeit in den an dieser Frage interessierten Kreisen Beachtung finde. Das Sekretariat der ITF verfüge über das nötige Rüstzeug, um sich mit der Angelegenheit zu befassen, und wenn man einen Ausschuß bilden wolle, brauche man sich nicht an Außenstehende zu wenden.

Im Entschließungsausschuß habe Kollege K a n n e am Vortage eingehender erklärt, welches seine Wünsche sind, und es sei klar, daß man die Ziele der ITF etwas konkreter betrachten sollte. Aber es stelle sich die Frage, ob man einen Ausschuß aus Vertretern der verschiedenen Gewerkschaften oder einen solchen aus Kollegen bilden soll, die von Gewerkschaften vorgeschlagen werden und besondere Kenntnisse in dieser Frage besitzen, die sie zur Ausarbeitung eines Programms befähigen, das den angeschlossenen Organisationen als Diskussionsgrundlage unterbreitet werden kann. Das seien Fragen, die einer weiteren Prüfung bedürften, weshalb der Entschließungsausschuß in seinen Vorschlägen noch nicht sehr genau gewesen sei. Natürlich wäre es sehr nützlich, wenn das Sekretariat dann und wann mit ein paar Kollegen zusammentreten könnte, um sich zu unterhalten über die Diskussionen, die in den verschiedenen internationalen Organen stattgefunden haben, über wichtige Veröffentlichungen auf diesem Gebiet und über die bisherigen Schritte der verschiedenen internationalen Organe, damit aus der zur Verfügung stehenden Dokumentation einige nützliche Hinweise entnommen werden können. Eine diesbezügliche Entschließung werde dem Kongreß in Kürze vorgelegt.

Abschließend stelle er fest, daß der Kongreß dem Gedanken einer Europäischen Verkehrsbehörde nach wie vor beipflichte, nicht um eine solche Behörde zu haben, sondern als Mittel, die europäischen Völker näher zusammenzubringen und sie zu der Zusammenlegung ihrer Bemühungen und Hilfsquellen zu veranlassen, damit sie sich als freie und demokratische Gemeinschaften behaupten.

Der Bericht über die Integrierung des europäischen Verkehrs und die Bildung einer Europäischen Verkehrsbehörde wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Der Präsident gab bekannt, daß die beiden Entschließungen zu dieser Frage dem Kongreß später vorgelegt würden.

Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion

R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter) beantragte Zustimmung zum Bericht und wies insbesondere auf zwei Punkte hin: Es sei festzustellen, daß die Hafentarbeiter in der Frage der falschen Flaggenwechsel

beschlossen hätten, sich nachdrücklich einzusetzen, um diese Gefahr aus der Welt zu schaffen, und außerdem werde im Bericht auf die Notwendigkeit einer ausreichenden Hafensinspektion hingewiesen. Die Unfallhäufigkeit sei in vielen Fällen immer noch hoch, weshalb die Hafendarbeitersektion beschlossen habe, dem Kongreß eine EntschlieÙung in dieser Sache vorzulegen.

Der Bericht der Hafendarbeitersektion wurde mit der darin enthaltenen EntschlieÙung ohne Gegenstimmen angenommen.

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

D. S. Tennant (Britische Schiffsoffiziere) legte diesen Bericht vor und wies dabei besonders auf die Empfehlungen der Seeleutekonferenz hinsichtlich der Kampagne gegen unternormale Schiffe unter der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten hin sowie auf das Telegramm, das man beschlossen habe, dem Kollegen **Lundeborg**, Vorsitzender der „Seafarers' International Union of America“, zu senden, worin seine Abwesenheit bedauert und seiner Organisation in ihrem derzeitigen Kampf voller Erfolg gewünscht werde. Die Konferenz lege dem Kongreß zwei EntschlieÙungen vor, die eine über die internationale Schifffahrtspolitik, die andere über die Bildung einer Gewerkschaft für schweizerische Seeleute durch den schweizerischen Transportarbeiterverband, der in dieser Hinsicht eng mit den Seemannsgewerkschaften der ITF zusammenarbeiten werde.

Der Präsident sagte, mit dem Bericht der Konferenz der Seeleutesektion sei ein weiterer über eine gemeinsame Konferenz der beiden Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter verbunden, die ebenfalls im Laufe des Kongresses stattgefunden habe.

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute

T. Yates (Britische Seeleute) beantragte formell die Annahme dieses Berichtes.

Beide Berichte — Konferenz der Seeleutesektion und gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute — wurden samt den in ersterem enthaltenen EntschlieÙungen vom Kongreß genehmigt.

Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) sagte, indem er den Bericht der Eisenbahnersektion vorlegte, er müsse den Kongreß auf einen Punkt aufmerksam machen, nämlich das Ersuchen, die Frage der Verkehrskoordinierung auf die Tagesordnung des Kongresses von 1954 zu setzen. Die Aufstellung der Kongreßtagesordnungen sei natürlich Aufgabe des Exekutivkomitees, aber wenn der Kongreß den Bericht der Konferenz genehmige, werde das Exekutivkomitee selbstverständlich diesen Wunsch berücksichtigen.

Dem Bericht sei eine EntschlieÙung über die Arbeitsbedingungen des Personals im elektrischen Lokdienst beigefügt. Es sei dies eine technische Frage, und es würde wahrscheinlich genügen, wenn diese EntschlieÙung nur von der Eisenbahnerkonferenz genehmigt ist, aber die Sektion würde sich freuen, wenn ihr auch der Kongreß beipflichten könnte.

Eine weitere Angelegenheit, auf die er aufmerksam zu machen wünsche, sei der Umstand, daß Kollege **Maxamin** auf der Sektionskonferenz zu der Lage der Arbeiter hinter dem Eisernen Vorhang das Wort ergriffen habe. Maxamin wünsche, daß diese Arbeiter in einen oder

anderen Organ der ITF — besonders im Generalrat — eine Vertretung erhalten. Die Sektion habe diesem Wunsch mit Sympathie zugehört, habe sich aber nicht für zuständig gehalten, eine Meinung dazu abzugeben. Die Sektion möchte nur die anwesenden Mitglieder des Exekutivkomitees bitten, die Angelegenheit zur Kenntnis zu nehmen, damit zu gegebener Zeit geprüft werden kann, ob es möglich ist, dem Ersuchen des Kollegen **Maxamin** zu entsprechen.

Der Präsident sagte, die Frage, die Kollege Maxamin auf der Konferenz der Eisenbahnersektion aufgeworfen habe, sei allgemeiner Art und könne nicht vom Sekretariat entschieden werden. Das Exekutivkomitee werde sich zu gegebener Zeit mit der Sache befassen. Eine Beschlußfassung auf diesem Kongreß sei nicht möglich. Dem Bericht der Eisenbahnersektion sei eine EntschlieÙung technischer Natur beigelegt, die vor allem die Eisenbahner angehe, aber wie Kollege **Tofahrn** erklärt habe, würde sich die Sektion freuen, die Unterstützung des Kongresses zu erhalten.

Der Bericht der Eisenbahnersektion wurde zusammen mit der beigelegten EntschlieÙung einstimmig angenommen.

Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

R. Lapeyre (Französisches Zivilluftfahrtpersonal) sagte, indem er den Bericht formell zur Annahme empfahl, es habe in der Sektionskonferenz eine lange Aussprache stattgefunden, in deren Verlauf einige Delegierte erklärt hätten, daß die Sektion in den letzten zwei Jahren nicht genügend aktiv gewesen sei. Man habe der Meinung Ausdruck gegeben, daß es sehr wesentlich ist, daß die Sektion, obschon sie keine sehr große Arbeitnehmerzahl vertritt, eine lebhafte Tätigkeit entfaltet. Das Sekretariat habe sich diesem Standpunkt angeschlossen. Er weise darauf hin, daß angesichts der Verkleinerung der Flugzeugbesatzungen in gewissen Ländern beschlossen worden sei, daß der Ausschuß der Untersektion des fliegenden Personals schon bald zusammentreten soll.

Was den holländischen Vorschlag betreffe, einen ständigen beratenden Ausschuß von Vertretern des Personals der größeren Luftverkehrsgesellschaften zur Behandlung des europäischen Verkehrs zu schaffen, sei beschlossen worden, daß das Sekretariat sich damit im Rahmen der allgemeinen Tätigkeit befassen könne. Es sei zur Kenntnis zu nehmen, daß für später im Sektionsausschuß ein Sitz für die deutsche Gewerkschaft vorgesehen sei.

Zwei EntschlieÙungen würden vorgelegt, von denen die eine die ITF auffordere, die mexikanische Gewerkschaft der Flugzeugpiloten in deren Forderungen zu unterstützen, die andere gegen Angriffe auf Zivilflugzeuge protestiere. Was letztere betreffe, habe die Konferenz im Zusammenhang mit der kürzlichen BeschieÙung eines Flugzeuges der Air France der Meinung Ausdruck gegeben, daß Flugzeugpiloten zwar Fehler machen können, die internationalen Luftverkehrsvorschriften aber solche Fälle vorsehen. Er ersuchte den Kongreß, den Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt und die beiden EntschlieÙungen zu genehmigen.

Das geschah einstimmig.

Bericht über die Konferenz der Straßentransportarbeitersektion

H. Svensson (Schwedische Transportarbeiter) erstattete mündlich Bericht über die Konferenz der Straßentransportarbeitersektion, weil der schriftliche Bericht noch nicht ausgeteilt werden konnte.

Der Bericht der Straßentransportarbeitersektion wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion

H. Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) beantragte formell die Annahme des Berichts über die Konferenz der Hochseefischersektion.

Der Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion wurde mit den drei darin enthaltenen Entschlüssen ohne Gegenstimmen angenommen.

Mitgliedsbeiträge (Fortsetzung)

Der Präsident erinnerte die Delegierten daran, daß auf einer früheren Sitzung beschlossen wurde, die Beiträge um 10 Prozent zu erhöhen. Der Beschluß über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Beitragssätze sei dem Exekutivkomitee überlassen worden. Das EK sei am Vortage zusammengetreten und habe beschlossen, daß die neuen Beiträge ab 1. Juli 1952 gelten sollen.

Punkt 12 der Tagesordnung: Eingereichte Entschlüsse und Anträge

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) verwies die Delegierten auf Dokument 9, das die Anträge angeschlossener Organisationen enthalte.

Der erste dieser Anträge bezüglich der Bildung eines ständigen Ausschusses des Luftfahrtpersonals sei von der holländischen Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals zurückgezogen worden.

Anträge Nr. 2 und 3 bezüglich des Kollektivverhandlungs- und Streikrechts bzw. der Arbeitszeitgesetzgebung in Japan sei vom Entschlußsausschuß behandelt und einer bereits angenommenen Entschluß einverleibt worden.

Was Antrag Nr. 4 betreffe, worin der japanische Eisenbahnerverband eine Untersuchung der rechtlichen und disziplinarischen Verantwortung der Transportarbeiter bei Unfällen verlange, könne er melden, daß der Ausschuß der Eisenbahnersektion anlässlich seiner Tagung in Zürich im vergangenen April bereits beschlossen habe, eine solche Untersuchung durchzuführen. Auch die Konferenz der Straßentransportarbeitersektion anlässlich dieses Kongresses habe sich mit der Frage befaßt und sei zu einem ähnlichen Beschluß gekommen wie der Ausschuß der Eisenbahnersektion, so daß die von der japanischen Eisenbahnergewerkschaft verlangten Auskünfte ihr sehr bald zur Verfügung stehen würden.

Antrag Nr. 5, worin die japanischen Eisenbahner die Errichtung eines regionalen Büros für Asien durch die ITF fordern, sei vom Exekutivkomitee sorgfältig geprüft worden. Das Exekutivkomitee anerkenne, daß ein solches Büro für den Zweck der Propaganda und Koordinierung der gewerkschaftlichen Tätigkeit sehr nützlich wäre, aber bedeutende Auslagen verursachen würde, eine Schwierigkeit, deren Überwindung im Augenblick unmöglich sei. Das Exekutivkomitee empfehle dem Kongreß deshalb mit Bedauern die Ablehnung des Antrags.

Antrag Nr. 6 über den Verkehr als Instrument des Friedens, der ebenfalls vom japanischen Eisenbahnerverband stamme, sei bereits Gegenstand einer vom Entschlußsausschuß vorgelegten und vom Kongreß angenommenen Resolution gewesen. Dieser Antrag sei damit erledigt.

Anträge Nr. 7, 8 und 9 über verschiedene Aspekte der Hafendarbeit — vorgelegt von den Hafendarbeitergewerkschaften Finnlands, Italiens und Griechenlands — seien von der Konferenz der Hafendarbeitersektion behandelt worden.

Antrag Nr. 10 bezüglich des Achtstundentags auf den griechischen Eisenbahnen — vorgelegt vom griechischen Eisenbahnerverband — sei vom Entschließungsausschuß geprüft und zum Gegenstand einer Resolution gemacht worden, die noch vorgelegt werde.

Antrag Nr. 11, der ebenfalls vom griechischen Eisenbahnerverband stamme und das Streikrecht behandle, sei Gegenstand einer bereits angenommenen Entschließung.

Was Antrag Nr. 12 betreffe, der vom griechischen Eisenbahnerverband eingereicht worden sei und verlange, daß ein Teil der Marshallhilfe für Eisenbahnerwohnungen Verwendung finden soll, habe das Exekutivkomitee festgestellt, daß es weder dem Kongreß noch dem Entschließungsausschuß irgendeine Empfehlung zuleiten könne, weshalb kein anderer Weg möglich sei, als die Sache auf sich beruhen zu lassen.

Eine weitere Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt fand nicht statt.

Punkt 14 der Tagesordnung: Wahlen

Wahl des Generalrates

Der Präsident forderte zur Diskussion über folgende Vorschläge zur Sitzuteilung im Generalrat auf, die inzwischen zur Verteilung gelangt waren:

Europa	Sitze
Großbritannien	4
(1) Deutschland (Eisenbahner)	2
(1) Deutschland (Transportarbeiter)	2
Schweden	1
(1) Frankreich	1
(1) Italien	1
(1) Griechenland, Triest, Israel, Libanon	1
(1) Spanien	1
Belgien, Holland, Luxemburg	3
Dänemark, Norwegen, Finnland, Island, Estland, Irland	3
Österreich, Schweiz, Saar	3
Lateinamerika	
(1) (2) Argentinien, Chile, Uruguay, Mexiko, Kuba, Trinidad, Ecuador, Britisch-Guayana, St. Lucia	2
(Ein Sitz für Kuba, der andere offen)	

Nordamerika

Kanada	1
Vereinigte Staaten	4

Asien

(1) (2) (3) Indien, Ceylon, Kenya	1
(2) Japan	1
(1) (2) (3) Pakistan	1

Australasien

(1) (2) Australien, Neuseeland	1
--	---

33

Erklärungen:

- (1) Für die mit (1) versehenen Länder bzw. Gruppen ist ein besonderer Kongreßbeschuß erforderlich, wenn sie die vorgeschlagene Vertretung erhalten sollen. Im Falle Deutschlands ist diese Bedingung nach Artikel VII/3 zu erfüllen, um vier Vertreter für nur zwei Organisationen zu gestatten; in den anderen Fällen, um Vertreter für geringere Mitgliederzahlen zu gewähren als in Artikel VII/5 und 6 vorgesehen ist.
- (2) Bei den mit (2) versehenen Ländern bzw. Gruppen ist eine Vereinbarung mit dem Exekutivkomitee bezüglich der Zahlung eines Teiles oder der gesamten Kosten der Entsendung von Vertretern zu Tagungen des Generalrates erforderlich (infolge der hohen Kosten und verhältnismäßig kleinen Beiträge).
- (3) Sitz wird durch das Exekutivkomitee gewährt, sofern eine symbolische Beitragszahlung erfolgt.

P. Giornelli (Italienische Hafendarbeiter) ersuchte darum, daß Triest in Anbetracht der Tatsache, daß seine Verwaltung mit dem Einverständnis der britischen Behörden an Italien übergegangen sei, mit Italien gruppiert wird anstatt mit Griechenland, Israel und Libanon, wie vom Exekutivkomitee vorgeschlagen.

Der Präsident sagte, er glaube diesem Vorschlag im Namen des Exekutivkomitees zustimmen zu können.

Die Empfehlungen des Exekutivkomitees, einschließlich der Änderung bezüglich Triest, wurden ohne Gegenstimmen angenommen.

Der Präsident wies darauf hin, daß die Zustimmung des Kongresses eine Reihe zusätzlicher Beschlüsse einschließe, weil für einige der Vorschläge ein besonderer Kongreßbeschuß erforderlich sei. Einzelheiten seien in den Fußnoten des Dokuments enthalten. Es handle sich um Deutschland, aber auch um Frankreich, Italien, Spanien und die Gruppe Griechenland—Israel—Libanon, die nicht die auf einen Sitz Anspruch gebenden 100 000 Mitglieder aufwiesen. In einer Reihe von Fällen, die ebenfalls mit Fußnote bezeichnet seien, bedeute die Annahme der Vorschläge die Abtretung gewisser Befugnisse an das Exekutivkomitee in bezug auf das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Sitzteilung.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) gab bekannt, daß folgende **Kandidaten für den Generalrat** vorgeschlagen seien:

Land oder Ländergruppe	Mitglieder	Stellvertreter
Großbritannien	A. Deakin TA	—
	T. Yates S	—
	J. G. Baty E	—
	F. Knowles TA	—
Deutschland	H. Jahn E	C. Kamp E
	K. Klus E	F. Schreiber E
Deutschland	A. Kummernuß TA	G. Huber TA
	H. Hildebrand S+H	J. Steldinger STA
Schweden	H. Blomgren E	R. Helgesson TA
Frankreich	P. Ferri-Pisani S	F. Laurent E
Italien, Triest	P. Fiorini E (SAUFI)	E. Pellegrino E (SNF)
Griechenland, Israel, Libanon	M. Petroulis S	A. Thiopoulos H
Spanien	T. Gómez E	A. Pérez E
Belgien, Holland, Luxemburg	R. Dekeyzer TA	—
	H. J. Kanne E	—
	J. Leurs E	—
Dänemark, Norwegen, Finnland, Island, Estland, Irland	I. Haugen S	T. Laursen S
	E. Borg TA	N. J. Olsen TA
	G. Widing E	J. K. F. Jensen E
Österreich, Schweiz, Saar	A. Thaler E	L. Brosch TA
	R. Bratschi E	W. Brunner TA
	E. Welter E	R. Freund E
Kanada	—	—
Vereinigte Staaten	A. E. Lyon E	—
	H. Lundeberg S	—
	J. Ryan H	—
	C. Sayen Z	—
Lateinamerika	—	—
Indien, Ceylon, Kenya	—	—
Japan	T. Nishimaki S	A. Iwai E
Pakistan	—	—
Australien, Neuseeland	—	—

Erklärung:

TA = Transportarbeiter
 E = Eisenbahner
 S = Seeleute
 H = Hafenarbeiter
 Z = Zivilluftfahrtpersonal
 STA = Straßentransportarbeiter

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) sagte ferner, daß weder die Benelux- noch die amerikanische Delegation im Augenblick in der Lage sei, die Namen ihrer Stellvertreter vorzulegen. Im Falle Kanadas müsse der Sitz offenbleiben, bis die kanadischen Mitgliedsverbände ihre Kandidaten ernennen würden. Der Beschluß müsse dem Exekutivkomitee überlassen werden. Dasselbe gelte für die zwei Lateinamerika eingeräumten Sitze, weil noch keine Vorschläge eingegangen seien. Die Sitze Indiens, Pakistans und Australiens müßten vorläufig unbesetzt bleiben.

P. de Vries (Holländische Schiffsoffiziere) sagte, er spreche im Namen der Mehrzahl der auf dem Kongreß vertretenen holländischen Gewerkschaften. Sie hätten die Frage der Vertretung seines Landes im Generalrat vor der Abreise nach Stockholm ausführlich besprochen. Da Holland auf einen Sitz Anspruch habe, habe man es für erwünscht gehalten, einen einzigen Kandidaten zu nominieren. Allerdings habe es sich gezeigt, daß eine der holländischen Gewerkschaften diesem Verfahren nur unter der Voraussetzung zustimmen wollte, daß ihr eigener Kandidat nominiert wird. Diese Gewerkschaft sei nicht bereit gewesen, den andern vier Gewerkschaften, die sich auf einen andern Kandidaten geeinigt hatten, nachzugeben.

Auf Grund demokratischer Grundsätze hätte man erwarten dürfen, daß die fünfte Gewerkschaft den vier andern Gewerkschaften nachgeben würde. Das sei leider nicht der Fall gewesen. Ihrem Nationalstolz zuliebe und weil man kaum vom Kongreß erwarten könne, daß er das vollbringe, was in ihrem eigenen Lande unmöglich gewesen sei, hätten diejenigen, die die Mehrheit der organisierten Transportarbeiter der Niederlande vertreten, vorgezogen, ihren Kandidaten zurückzuziehen. Sie wünschten aber festzustellen, daß der letztlich von den Niederlanden nominierte Kandidat nicht als freie Wahl betrachtet werden könne. Sie wünschten nicht, daß die Harmonie unter den holländischen Gewerkschaften zum Zankapfel auf dem Kongreß werde. Das sei eine Sache, die sie in ihrem eigenen Lande ausfechten müssen.

Der Präsident sagte, aus der Erklärung des Kollegen de Vries sei zu entnehmen, daß die holländischen Organisationen sich nicht hätten auf einen Kandidaten einigen können. Der Kongreß könne nichts daran ändern, aber er hoffe, daß diese Mißhelligkeit nicht zu einer ständigen Spaltung der holländischen angeschlossenen Organisationen führen werde.

W. Kieboom (Holländische Eisenbahner) sagte, wenn man schon von Demokratie rede, dann sei es auch nicht demokratisch, in einer öffentlichen Versammlung Erklärungen abzugeben, ohne diejenigen, gegen die die Erklärung sich richte, im voraus verständigt zu haben.

In Holland gebe es fünf der ITF angeschlossene Organisationen. Alle hätten das Recht, Kandidaten für den Generalrat der ITF aufzustellen und nicht nur in ihrem eigenen Land, sondern auch auf dem Kongreß ihrer Meinung Ausdruck zu geben. Seine Organisation schlage Kollege K a n n e vor, der ihr Präsident sei. Sie sei der Meinung, daß er auf einen Sitz im Generalrat Anspruch hat, weil die Belgier, mit denen die Holländer für Vertretungszwecke eine Gruppe bilden, einen Transportarbeiter vorschlugen und sich damit einverstanden erklärt hätten, daß die holländischen Vertreter einen Eisenbahner nominieren.

Ein weiterer Grund für die Kandidatur liege darin, daß die fünf der ITF in Holland angeschlossenen Organisationen in einem Bund zu-

sammengefaßt sind, dessen Präsident der Präsident des holländischen Straßenbahner- und Eisenbahnerverbandes ist, der damit in Holland das Vertrauen aller fünf Organisationen genießt. Weshalb sollte man ihm dieses Vertrauen nicht auch in Stockholm und als Mitglied des Generalrats der ITF entgegenbringen. Er hoffe, daß der Kongreß diesem Standpunkt Verständnis entgegenbringe und daß keine weitere Diskussion über diese Sache stattfinden werde.

Der Präsident sagte, der Kongreß nehme die Erklärung des Kollegen Kieboom zur Kenntnis. Damit sei die Sache, was den Kongreß angehe, erledigt.

Die Liste der vorgeschlagenen Generalratsmitglieder wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Wahl des Exekutivkomitees

Der Präsident ersuchte alsdann um Vorschläge für das Exekutivkomitee. Er wies darauf hin, daß nach den neuen Satzungen und den im Zusammenhang damit gefaßten Beschlüssen das Exekutivkomitee höchstens zehn Mitglieder aufweisen könne, kein einziges Land mehr als einen Vertreter haben und die einzelnen Sektionen nicht mehr als fünf Mitglieder stellen dürfen. Die Beschränkung der einzelnen Länder auf ein Mitglied bedeute nicht, daß die für Vertretungszwecke zusammengefaßten Ländergruppen nicht mehr als einen Vertreter haben können. Es gebe keine Vorschrift, wonach nicht alle Länder einer einzelnen Gruppe einen Vertreter haben könnten. Er ersuche um schriftliche Einreichung der Vorschläge.

Folgende Kollegen wurden vorgeschlagen: I. Haugen (Norwegische Seeleute), R. Bratschi (Schweizerische Eisenbahner), A. Deakin (Britische Transportarbeiter), T. Gómez (Spanische Eisenbahner), H. Jahn (Deutsche Eisenbahner), H. J. Kanne (Holländische Eisenbahner), A. E. Lyon (Eisenbahner, Vereinigte Staaten), A. Kummernuß (Deutsche Transportarbeiter), R. Dekeyzer (Belgische Transportarbeiter), P. Ferri-Pisani (Französische Seeleute).

Der Präsident sagte, unter den zehn nominierten Kollegen befänden sich nur fünf Eisenbahner, so daß alles in Ordnung sei, soweit es um die Beschränkung der Vertreterzahl der einzelnen Sektionen gehe. Aus Deutschland seien jedoch zwei Nominationen eingereicht worden, Kollege Jahn von den Eisenbahnern und Kollege Kummernuß von den Transportarbeitern, so daß eine Abstimmung mit Stimmzetteln notwendig sei.

Nach der Abstimmung, deren Ergebnis am Nachmittag bekanntgegeben wurde, vertagte sich der Kongreß.

Schluß der Sitzung.

Nachmittagssitzung

Wahl des Exekutivkomitees (Fortsetzung)

Der Präsident gab zunächst das Ergebnis der Abstimmung vom Vormittag bekannt: 263 Stimmzettel seien abgegeben worden, 2 davon seien leer gewesen, so daß die Zahl der gültigen Stimmen 261 betrage. Davon entfielen auf H. Jahn 147, auf A. Kummernuß 114 Stimmen.

Das neue Exekutivkomitee bestehe damit aus den Kollegen:

- I. Haugen* (Norwegische Seeleute)
- R. Bratschi* (Schweizerische Eisenbahner)
- A. Deakin* (Britische Transportarbeiter)
- T. Gómez* (Spanische Eisenbahner)
- H. Jahn* (Deutsche Eisenbahner)
- H. J. Kanne* (Holländische Eisenbahner)
- A. E. Lyon* (Eisenbahner, Vereinigte Staaten)
- R. Dekeyzer* (Belgische Transportarbeiter)
- P. Ferri-Pisani* (Französische Seeleute)
- O. Becu* (Generalsekretär).

Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses

Die britischen Gewerkschaften hatten folgende Kollegen zu Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses vorgeschlagen: *T. Yates* (Britische Seeleute), *D. S. Tennant* (Britische Schiffsoffiziere), *J. G. Batty* (Britisches Lokpersonal) und *W. J. P. Webber* (Britische Eisenbahnbeamte).

Die vier Kollegen wurden einstimmig in den Geschäftsführenden Ausschuß gewählt.

Der Präsident beglückwünschte die neuen Mitglieder der verschiedenen Organe der ITF herzlich zu ihrer Wahl und dankte den beiden ausscheidenden Kollegen, *G. Joustra* und *K. Weigl* im Namen des Kongresses für die der ITF geleisteten wertvollen Dienste. Kollege *Joustra* habe dem Exekutivkomitee seit 1946 angehört und sei ein langjähriges Mitglied des Generalrates, früher auch, als der Sitz der ITF noch in Holland war, des Geschäftsführenden Ausschusses gewesen. Während des Krieges habe er in der holländischen Untergrundbewegung wertvolle Dienste geleistet.

Kollege *Weigl* habe das Alter von 70 Jahren erreicht und beschlossen, aus dem Generalrat auszuschneiden, da es Zeit für ihn sei. Wie Kollege *Joustra* habe auch er jahrzehntelang eng mit der ITF sowie dem Generalrat und dem Exekutivkomitee zusammengearbeitet. Der Krieg habe ihn gezwungen, mehrere Jahre im Exil zuzubringen, was ihn aber nicht gehindert habe, den Kampf fortzusetzen. Nach Kriegsschluß habe er in seinem eigenen Land wiederum die Arbeit aufgenommen, die er fortführen werde.

Dank schulde die ITF auch dem Kollegen *G. B. Thorneycroft*, der aus dem Geschäftsführenden Ausschuß zurücktrete, weil er demnächst als Generalsekretär seiner Gewerkschaft ausscheide. Wir brauchten aber von ihm nicht Abschied zu nehmen, weil seine Amtszeit in seiner eigenen Gewerkschaft noch ein Jahr dauern werde. Die Kollegen der ITF hofften, noch oft mit ihm zusammenzutreffen.

Wahl der Rechnungsprüfer

Der Präsident gab bekannt, daß nur zwei Kollegen als Rechnungsprüfer vorgeschlagen seien, nämlich *H. W. Franklin* und *H. Haworth*. Es seien nur zwei Rechnungsprüfer erforderlich, weshalb er annehme, daß der Kongreß ihrer Wahl zustimme.

Der Kongreß bekundete sein Einverständnis.

Wahl des Generalsekretärs und des Stellvertretenden Generalsekretärs

Der Präsident schlug die Wiederwahl des Generalsekretärs O. Becu und des Stellvertretenden Generalsekretärs P. Tofahrn durch Akklamation vor.

Das geschah.

Der Präsident beglückwünschte die Kollegen Becu und Tofahrn zu ihrer Wiederwahl und gab der Überzeugung Ausdruck, daß sie auch in Zukunft ihre schwierige Aufgabe zur Zufriedenheit des Kongresses erfüllen würden, im Geiste der Zusammenarbeit und Entschlossenheit, der ITF nach besten Kräften zu dienen.

Abschied

G. Joustra (Holländische Eisenbahner) dankte dafür, daß man ihm Gelegenheit gegeben habe, einige Worte des Abschieds zu sagen. Er habe das angenehme Vorrecht gehabt, in der ITF mit Kollegen aus drei Generationen zusammenarbeiten: Unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg mit den unvergeßlichen Freunden Edo Fimmen, Cramp, Jochade, Döring, König, Nathans, Moltmaker, Brautigam und Mahlmann; nach dem zweiten Weltkrieg mit den Kollegen Bratschi, Oldenbroek, Lindley, Becu, Deakin, Marchbank, Benstead, Tofahrn, Gómez, Lyon, Jahn und vielen andern guten Kameraden, zu denen in den letzten zwei oder drei Jahren manch jüngerer Kollege hinzugetreten sei. Viele Erinnerungen aus der Vergangenheit würden ihn begleiten.

Er würde nie vergessen, daß der erste ITF-Kongreß nach dem zweiten Weltkrieg ihn für würdig befunden habe, ein Mitglied des Exekutivkomitees zu werden, besonders da es ihm sehr geholfen habe, auf internationalem Gebiet die kommunistischen Verleumdungen gegen ihn und seine Gewerkschaft Lügen zu strafen. Er sei deshalb der ITF und ihrem Personal, aber auch allen seinen andern Freunden im In- und Ausland sehr dankbar.

Die ITF habe ihre Arbeit immer in sehr lobenswerter Weise durchgeführt, obschon die Verwirklichung internationaler Ziele noch schwieriger sei als Gewerkschaftsarbeit innerhalb der Landesgrenzen. Wir lebten in schweren Zeiten, und die noch einer Lösung harrenden Probleme seien so bedeutend, daß in der Zukunft von der ITF wahrscheinlich noch mehr verlangt würde als in der Vergangenheit, doch sei er überzeugt, daß die ITF vorwärtsschreiten und weitere Erfolge erringen werde. Dazu müßten die Entschlußkraft und der Sinn für das gemeinsame Ziel bedeutend entwickelt werden. Er verlasse den Kongreß, nicht ohne seinen Kollegen alles Gute zu wünschen und der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß die ITF vorwärts marschieren möge zum Triumph der demokratischen Freiheit, der sozialen Gerechtigkeit und des Friedens.

Der Präsident sagte, Kollege Weigl wünsche sich den Bemerkungen des Kollegen Joustra anzuschließen. Er danke ihnen beiden dafür.

Bericht über die Konferenz der Binnenschiffersektion

H. Hildebrand (Deutsche Transportarbeiter) unterbreitete in Vertretung des Kollegen Smeding den Bericht über die Konferenz der Binnenschiffersektion. Da das Ende des Kongresses herannahe, müsse die Diskussion kurz sein, weshalb auch er sich kurz fassen werde. Er

beantrage Annahme des Berichts und verspreche den österreichischen Kollegen, daß die Probleme der Donauschiffahrt die ihnen gebührende Aufmerksamkeit finden würden.

Der Bericht der Binnenschiffersektion wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Zweiter Bericht des Entschließungsausschusses

G. B. Thorneycroft (Britische Eisenbahnbeamte) sagte, der Entschließungsausschuß lege fünf weitere Entschlüsse vor, die bereits ausgeteilt seien. Die eine beziehe sich auf den europäischen Verkehr, über die der Stellvertretende Generalsekretär am Vormittag in seinem Schlußwort zur Aussprache über diese Frage ausführlich gesprochen habe. Es handle sich um eine revidierte Version des dem Bericht über die Integrierung des europäischen Verkehrs und die Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde beigehefteten Entwurfs. Die Änderungen seien nicht inhaltlicher, sondern eher redaktioneller Art, so daß er glaube, daß der Kongreß keine Schwierigkeiten haben werde, der Entschlußung zuzustimmen. Der Stellvertretende Generalsekretär werde ihre Annahme beantragen.

Die zweite Entschlußung beziehe sich auf die Anwendung des Internationalen Übereinkommens Nr. 98 im Saarland. Der Entschließungsausschuß empfehle, daß der saarländische Kollege *Welter* diese Entschlußung begründen soll.

Die dritte Entschlußung beziehe sich auf die Lage in Ländern hinter dem Eisernen Vorhang. Kollege *Metslov* aus Estland werde ihre Annahme beantragen.

Die vierte Entschlußung beziehe sich auf die Durchführung des Achtsturentages auf den griechischen Bahnen, die Kollege *Dimitracopoulos* vorlegen werde, während die fünfte Entschlußung von der Aktion der ITF zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik handle. Letztere stehe im Zusammenhang mit der an erster Stelle erwähnten längeren Entschlußung über den europäischen Verkehr. Diese Entschlußung werde von Kollege *H. J. Kanne* begründet. Es sei zu bemerken, daß sie den Kongreß zu nichts verpflichtet, außer daß das Exekutivkomitee ersucht wird, ein bestimmtes Vorgehen in Erwägung zu ziehen.

Entschlußung über den europäischen Verkehr

- 1. Die Umgestaltung Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit ist für die Nationen dieses Kontinents eine Bedingung ihres Weiterbestehens als sich selbst genügende, freie und demokratische Gemeinschaften.*
- 2. Ein einheitliches Verkehrswesen ist eines der wesentlichen Mittel zur Herbeiführung einer fortschreitenden Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit sowie zur Sicherung der richtigen wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Entwicklung Europas.*
- 3. Der Grad der im europäischen Verkehr erzielten Einheit darf als verlässlicher Maßstab des Fortschritts gelten, der bei der Ausführung der erklärten Absicht der europäischen Regierungen, die für den Erfolg der europäischen Zusammenarbeit notwendigen Einrichtungen zu schaffen, erzielt worden ist.*

4. Die internationale Zusammenarbeit in ihrer traditionellen und auch heutigen Form, d. h. rein für den Zweck der Ausarbeitung und Durchführung technischer, rechtlicher und verwaltungsmäßiger Vorschriften für den internationalen Verkehr, bietet nur Scheinlösungen, weil sie unmöglich zu dem erforderlichen Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate führen kann.
5. Wirtschaftliche Maßnahmen im Verkehr auf dem europäischen Kontinent setzen das Vorhandensein einer Europäischen Verkehrsbehörde voraus.
Der unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Internationale Transportarbeiterkongreß
6. stellt fest:
 - a) Die ITF hat Pionierarbeit geleistet, indem sie während und nach dem Kriege in angemessener Weise die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs gefordert hat entgegen den Kräften, die von dem veralteten Begriff gesonderter nationaler Wirtschaftseinheiten beherrscht werden.
 - b) Die Richtigkeit der Politik der ITF wird durch die Tatsache bestätigt, daß amtliche nationale und internationale Stellen sich gegenwärtig mit Plänen zur Schaffung eines neuen europäischen Verkehrsorgans befassen.
7. Er erklärt, daß es Aufgabe der ITF und ihrer angeschlossenen Organisationen ist, weiterhin alle Bestrebungen zu unterstützen, welche diesen Gedanken fördern und seiner Verwirklichung näherbringen.
8. Er beauftragt das Sekretariat der ITF, auch in Zukunft einen rationellen wirtschaftlichen Aufbau des kontinentalen Verkehrs zu befürworten.

P. Tofahrn (Stellvertretender Generalsekretär) sagte, es sei das erste Mal, daß ein Kongreß der ITF das Problem des europäischen Verkehrs ausdrücklich besprochen haben, obschon der Kongreß des Jahres 1946 durch Zustimmung zum damaligen Tätigkeitsbericht stillschweigend dem Gedanken beigepllichtet habe, daß die ITF die Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde befürworten soll, und seither sei diese Frage mehr oder weniger gründlich von den Sektionen behandelt worden.

Der Kongreß habe bereits den ihm zu dieser Frage unterbreiteten besonderen Bericht angenommen, und die Sektionen hätten sich wiederum damit befaßt. Der Kongreß werde nun aufgefordert, der ihm vorliegenden Entschließung zuzustimmen, um klarzumachen, daß sie die Politik der gesamten ITF darstellt.

Die Entschließung über den europäischen Verkehr wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Entschließung über die Aktion der ITF für eine Europäische Verkehrspolitik

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, ersucht das Exekutivkomitee, die Einsetzung eines europäischen Verkehrsausschusses zu erwägen, mit der Aufgabe, ein Programm auszuarbeiten, das dem ITF-Sekretariat und den angeschlossenen Organi-

sationen als Richtschnur in Fragen europäischer Verkehrspolitik dienen soll; dieses Programm wäre den beteiligten europäischen Organisationen zur Beratung und Genehmigung zu unterbreiten.

H. J. Kanne (Holländische Eisenbahner) sagte, da der Kongreß sich bereits ausführlich mit der Frage einer europäischen Verkehrspolitik befaßt habe, könne er sich auf die Bemerkung beschränken, daß der Entschließungsausschuß dem Entwurf nach gründlicher Besprechung beigeplichtet habe. Er ersuche den Kongreß um Zustimmung.

Die Entschließung über eine europäische Verkehrspolitik wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Entschließung über die Anwendung des internationalen Übereinkommens Nr. 98 im Saarland

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterfederation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die Regierung des Saarlandes den Eisenbahnern das in der Genfer Konvention Nr. 98 vorgesehene Kollektivvertragsrecht vorenthält und bedauert festzustellen, daß sie auf zwei einschlägige Schreiben der ITF nicht geantwortet hat.

Der Kongreß erklärt:

- a) *Indem die Regierung des Saarlandes die Eisenbahner von dem Anwendungsbereich der Internationalen Arbeitskonvention Nr. 98 ausnimmt, handelt sie in Widerspruch zu den Grundsätzen der Demokratie.*
- b) *Das Nichtbeantworten der Schreiben der ITF steht in scharfem Gegensatz zu den Gepflogenheiten, die bei anderen Regierungen in dem Verkehr mit der ITF üblich sind.*

Der Kongreß legt es der Regierung des Saarlandes dringend nahe, sich in den Arbeitsbeziehungen an demokratische Grundsätze zu halten, indem sie die Internationale Arbeitskonvention Nr. 98 auf die Eisenbahner anwendet.

E. Welter (Saarländische Eisenbahner) sagte, die Eisenbahner des Saarlandes hätten das Recht auf einen Kollektivvertrag verloren und seien bisher in ihrem Kampf um seine Wiedergewinnung erfolglos gewesen. Die ITF habe zweimal an die Saarregierung geschrieben und sie auf das Genfer Übereinkommen von 1918 hingewiesen. Die Regierung habe es noch nicht einmal für nötig gehalten, eine Antwort zu erteilen. Man dürfe im Herzen Europas keine Regierung dulden, die sich so verhält. Er ersuche den Kongreß um Zustimmung zur Entschließung.

Die Entschließung über das internationale Übereinkommen Nr. 98 im Saarland wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Entschließung über die Länder hinter dem Eisernen Vorhang

Die Völker der Länder Ost- und Zentraleuropas schmachten nach wie vor unter kommunistischer Herrschaft und Tyrannei mit allen ihren Schrecken.

Die Arbeiterschaft dieser Länder ist der elementarsten Menschenrechte und Freiheiten beraubt und lebt unter Bedingungen äußerster Härte, in vielen verschärft durch Haft, Verbannung und Tod.

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation proklamiert aufs neue im Namen der Millionen organisierter Transportarbeiter der freien Welt seine Verachtung und seine Abscheu für ein Regime und einer Ideologie, die ganze Völker durch die unmenschlichsten Methoden unterjochen.

Der Kongreß verkündet seinen unerschütterlichen Glauben an den Endsieg der Freiheit und der Demokratie in der ganzen Welt.

Der Kongreß grüßt alle diejenigen, die den größten Gefahren und schrecklichsten Verfolgungen zum Trotz um die großen Menschheitsideale in den Ländern der Diktatur und des Totalitarismus kämpfen.

Der Kongreß erhofft mit Zuversicht, daß der Tag bald kommen wird, an dem diese unglücklichen Völker in die Gemeinschaft der freien Nationen zurückkehren.

Der Kongreß gelobt den Freiheitskämpfern die Treue und jede mögliche moralische und materielle Unterstützung.

N. Metslov (Estländische Seeleute) sagte, diese EntschlieÙung sei die natürliche und logische Konsequenz einer am Montag angenommenen Resolution, in der der Kongreß seine Sympathie mit den Gewerkschaften und Arbeitern unter dem faschistischen Regime Argentinis ausgedrückt und denen, die gegen die Diktaturen kämpfen, die volle Unterstützung der ITF versprochen habe. Die Flüchtlinge aus den kommunistischen Diktaturstaaten im Osten, zu denen auch er gehöre, seien Demokraten, und der kommunistische Imperialismus sei die größte die Freiheit und den Weltfrieden bedrohende Gefahr. Die Geschehnisse in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang seien eine Warnung für alle freiheitsliebenden Völker. Wenn die internationale Solidarität den Delegierten des ITF-Kongresses etwas bedeute, dann könne der Kongreß zum Schicksal der Brüder in diesen Ländern nicht schweigen.

Was die EntschlieÙung über die Verhältnisse in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang — Tyrannei, Vorenthaltung der elementarsten Menschenrechte und Freiheiten, Unterdrückung der Arbeiterklasse usw. — sage, sei buchstäblich wahr. Er spreche nicht als Tourist, der nur wenige Tage hinter dem Eisernen Vorhang zugebracht hat und von den Behörden zu pompösen Paraden eingeladen wurde: er habe persönlich unter dem Terror gelebt und wisse, was er bedeute. Seine Worte würden von den Millionen, denen die Flucht gelungen ist, bestätigt. Die Zeit gestatte ihm nicht, Einzelheiten über die Schreckensnacht vom 14. Juni 1941 anzuführen, als Hunderttausende unschuldiger Menschen aus ihren Heimstätten geholt und in Viehwagen zur Sklavenarbeit nach Sibirien geschickt wurden. Seither habe man nichts mehr von ihnen gehört. Wenn er über die Zeit verfügen würde, könnte er ihnen vom Schicksal mancher Mitglieder und Funktionäre der estnischen Gewerkschaften erzählen, die verhaftet und von der GPU zu lebenslänglicher Zwangsarbeit in den sibirischen Bergwerken verurteilt wurden. Diese Tatsachen seien den Kollegen wahrscheinlich bekannt. Zweifellos spreche das Los dieser Freunde und Kollegen zu ihrem Gewissen. Er ersuche den Kongreß um moralische Unterstützung durch Annahme der EntschlieÙung.

N. Wälläri (Finnische Seeleute) sagte, er wünsche im Namen der finnischen Seemannsgewerkschaft eine Erklärung abzugeben. Die EntschlieÙung des Kollegen Metslov erwähne Länder, wie Litauen, Rumänien, Bulgarien

usw., die vor dem Krieg faschistische Regierungen hatten. Die Regierungen der Mehrzahl der übrigen erwähnten Länder seien halbfaschistisch gewesen. Unter denen, die in diesen Ländern gegen das heutige Regime kämpfen, befänden sich faschistische Elemente, deren einziges Ziel die Ersetzung der derzeitigen Regierung durch faschistische Diktaturen und die Unterdrückung der Freiheit sei, genau wie es heute geschehe. Seine Gewerkschaft werde Faschisten nicht unterstützen. Die Fassung der Entschließung sei so ungenau, daß man sie so auslegen könne, als ob sie auch den Faschisten in Ost- und Zentraleuropa Unterstützung verspricht. Die Delegation der finnischen Seemannsgewerkschaft sehe sich deshalb gezwungen, sich der Stimme zu enthalten. Er wünsche, daß dieser Beschluß im Protokoll vermerkt wird.

Der Präsident sagte, die Erklärung des Kollegen Wälläri werde ins Protokoll aufgenommen.

Die Entschließung über die Länder hinter dem Eisernen Vorhang wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Entschließung über den Achtstundentag auf den griechischen Bahnen

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, stellt fest:

- a) *Die griechische Regierung hat das Internationale Arbeitsübereinkommen über den Achtstundentag ratifiziert.*
- b) *Trotz wiederholt abgegebener Versprechen hat die griechische Regierung den Achtstundentag auf den Eisenbahnen nicht ganz zur Anwendung gebracht.*
- c) *Im Mai 1952 wurde auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem griechischen Eisenbahnverband und den Ministerien für Arbeit und für Verkehr eine Verordnung über die Anwendung des Achtstundentages auf den Eisenbahnen ausgearbeitet, die vom König unterzeichnet wurde.*
- d) *Der griechische Arbeitsminister, der seine Regierung auf der 35. Session der Internationalen Arbeitskonferenz (1952) vertrat, erklärte, daß die Frage durch Verordnung geregelt sei.*
- e) *Ungeachtet dieser Erklärung ist die Verordnung bisher nicht veröffentlicht worden.*

Der Kongreß

1. *protestiert gegen diese Verschleppung durch die griechische Regierung;*
2. *fordert die griechische Regierung auf, die Verordnung unverzüglich in Kraft zu setzen;*
3. *beauftragt das Sekretariat der ITF, weiterhin bei der griechischen Regierung vorstellig zu werden, bis die Angelegenheit zufriedenstellend geordnet ist.*

S. Dimitracopoulos (Griechische Eisenbahner) beantragte Annahme dieser Entschließung, die für seine Gewerkschaft eine große Hilfe bedeuten würde im Kampf um die Durchführung des von der griechischen Regierung auf der Internationalen Arbeitskonferenz abgegebenen Versprechens und des seither von ihr ausgearbeiteten Erlasses.

Die Entschließung wurde ohne Gegenstimmen angenommen.

Punkt 15 der Tagesordnung: Sitz der ITF

Auf Antrag des Präsidenten beschloß der Kongreß, den Sitz der ITF für die nächsten zwei Jahre in London zu belassen.

Punkt 16 der Tagesordnung: Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses

Der Präsident schlug vor, die Bestimmung von Datum und Ort des nächsten Kongresses dem Exekutivkomitee zu überlassen. Man könnte die in zwei Jahren herrschenden Verhältnisse noch nicht voraussehen. Schon der letzte Kongreß habe dieses Vorgehen beschlossen.

Der Kongreß war einverstanden.

Schlußansprachen

Der Präsident sagte, die Behandlung der Tagesordnung sei damit abgeschlossen. Er gehe deshalb zu den Schlußansprachen über.

O. Becu (Generalsekretär) sagte, er halte es für seine Pflicht, dem Kongreß im Namen des Kollegen Tofahrn und seiner selbst für die Ehre und das Vertrauen zu danken, die in der einstimmigen Wiederwahl zum Ausdruck gekommen seien. Dieses Vertrauen und diese Einstimmigkeit brächten ihnen die große Verantwortung zum Bewußtsein, die sie in den nächsten zwei Jahren bei der Erfüllung ihrer Aufgabe zu tragen haben würden. Er sei überzeugt, daß sie bis zum nächsten Kongreß beweisen würden, daß das ihnen entgegengebrachte Vertrauen berechtigt ist.

H. Blomgren (Schwedische Eisenbahner) sagte, der 22. Kongreß der ITF neige sich seinem Ende zu. Seit mehr als einer Woche habe er Stockholm seinen Stempel aufgeprägt. Die schwedische Presse habe dem Kongreß große Aufmerksamkeit entgegengebracht und, wie er glaube, ein wahrheitsgetreues Bild seiner Verhandlungen gegeben.

Es sei eine große Ehre für die schwedischen Gewerkschaften gewesen, einen Kongreß der ITF organisieren zu dürfen. Er möchte für das ihm entgegenbrachte Vertrauen danken. Da die eigentliche Organisationsarbeit jungen Leuten mit wenig oder keiner Erfahrung in solchen Dingen anvertraut gewesen sei, hoffe das Empfangskomitee, daß die Kongreßteilnehmer etwaige Mängel entschuldigen würden. Dank gebühre den Funktionären und dem Personal der ITF für ihre wertvolle Hilfe und ihr Verständnis für die Schwierigkeiten. Er hoffe, daß die Delegierten angenehme Erinnerungen an ihren Aufenthalt in Stockholm mit nach Hause nehmen würden. Falls irgend jemand nicht alles so gefunden habe, wie es hätte sein sollen, möchte er sagen, daß die schwedischen Gewerkschaften als Gastgeber sich bemüht hätten, für alles zu sorgen. Etwaige Mängel müßten nicht dem fehlenden guten Willen, sondern dem Mangel an Erfahrung zugeschrieben werden.

Er danke insbesondere dem Reichsschuldenamt für die Zurverfügungstellung des Parlamentsgebäudes, allen Stockholmer Behörden für ihr freundliches Entgegenkommen. Dank gebühre auch den Kollegen des Empfangskomitees, die sehr zum Gelingen des Kongresses beigetragen hätten.

Schließlich möchte er die Dankbarkeit der schwedischen Organisationen zum Ausdruck bringen für die Gelegenheit des Zusammenseins mit den ausländischen Kollegen. Er bitte die Delegierten, ihren Organisationen die Grüße der schwedischen Gewerkschaften und die Versicherung zu

überbringen, daß die schwedischen Arbeiter sich bewußt sind, daß nur die internationale Solidarität hohe Leistungen hervorbringen kann. Er hoffe, sie alle eines Tages wieder begrüßen zu dürfen. Er wünsche ihnen eine glückliche Heimreise.

A. Deakin (Britische Transportarbeiter) sagte, es wäre eine unverzeihliche Unterlassungssünde, wenn der Kongreß nicht zum Abschluß des 22. Kongresses dem Präsidenten, Kollegen Bratschi, seinen Dank und seine Wertschätzung zum Ausdruck bringen würde. Er sei ein vorbildlicher und geduldiger Vorsitzender gewesen. Im Namen des Kongresses möchte er ihm danken für seinen Beitrag zum Gelingen dieses Kongresses, der einer der erfolgreichsten gewesen sei, die unter dem Banner der ITF stattgefunden hätten.

Der Präsident dankte dem Kollegen Deakin für die freundlichen Worte, die er an ihn persönlich als Präsident der ITF gerichtet habe. Wenn der Kongreß seine Arbeiten programmgemäß abgeschlossen habe, so sei dies weitgehend der großartigen Disziplin aller Delegierten zuzuschreiben. Er danke ihnen allen für ihre Unterstützung und das ihm entgegengebrachte Vertrauen, was seine Aufgabe leicht gemacht habe. Er danke besonders den Berichterstattern, den Antragstellern und allen Diskussionsteilnehmern, die zur Klärung der Fragen beigetragen hätten. Er danke auch allen Ausschüssen und im besonderen deren Vorsitzenden, deren Vorberatung zahlreicher Fragen die Kongreßarbeit erleichtert habe. Schließlich gebühre auch dem Exekutivkomitee Dank, das während des Kongresses mehrmals zusammengetreten sei.

Aber selbst mit dem besten Willen wäre der Kongreß nicht so glatt verlaufen, wenn er nicht sorgfältig vorbereitet worden wäre, was in der großen Zahl der Berichte und Resolutionen so klar zum Ausdruck komme. Der Dank dafür gehe an das Sekretariat der ITF und sein Personal. Ganz besonders danke er den Dolmetschern, ohne die es keine internationalen Kongresse gäbe. Dieser Dank gelte auch den Übersetzern und anderen Mitarbeitern hinter den Kulissen.

Aber noch andere Dinge seien für einen erfolgreichen Kongreß erforderlich. Er denke insbesondere an den allgemeinen Rahmen, in dem der Kongreß stattgefunden habe. Der 22. Kongreß werde ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der ITF sein. Er könne den schwedischen Kollegen versichern, daß die Delegierten Stockholm mit angenehmsten Erinnerungen verlassen würden, wie schon nach dem letzten hier abgehaltenen Kongreß. Er möchte ihnen danken für den freundlichen Empfang bei der Eröffnung im Konzerthaus, für den denkwürdigen Ausflug nach Drottningholm, für das großartige Bankett im schönsten aller Rathäuser, für die zahlreichen Veranstaltungen für die Damen und vor allem für den Geist der Kameradschaft, den die schwedischen Mitgliedsverbände gezeigt hätten.

Für all das entbiete er ihnen herzlichen Dank — besonders dem Organisationskomitee mit den Kollegen Blomgren und Helgesson an der Spitze. Sie hätten weder Mühe noch Kosten gescheut, den Aufenthalt der Kongreßteilnehmer in Stockholm so angenehm wie möglich zu gestalten.

Er danke auch der schwedischen Regierung für die Überlassung des Konferenzsaales, ja des ganzen Parlamentsgebäudes, was so sehr zum reibungslosen Verlauf des Kongresses beigetragen habe, und er möchte

nicht vergessen, die Fahnenreihe auf dem Platz vor dem Parlamentsgebäude zu erwähnen, wo jeder seine Landesflagge wiedergefunden habe.

Er möchte auch der Stadt Stockholm und ihrem freundlichen Stadtrat für den Empfang im Rathaus und für die Zurverfügungstellung des Rathaussaales für das Bankett danken.

Er habe es auch sehr geschätzt, daß der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen an der Eröffnungsfeier und am Bankett im Rathaus teilgenommen habe. Manche Delegierte verdankten den schwedischen Staatsbahnen freie Fahrt auf dem schwedischen Teil ihrer Reise. Dank gebühre auch dem schwedischen Gewerkschaftsbund und dem Bund der Angestellten, natürlich aber auch den Ehrengästen, die die Kongreßverhandlungen mit großem Interesse verfolgt hätten. Besonders danke er seinem Freund Charles Lindley, der an allen Sitzungen von morgens früh bis abends spät teilgenommen habe.

Auch möchte er nicht unterlassen, den Vertretern der Internationalen Arbeitsorganisation und der Internationalen Eisenbahnkongreß-Vereinigung für ihre Anwesenheit und das gezeigte Interesse zu danken. Die ITF sei diesen beiden Organisationen für ihre Mitarbeit schon immer dankbar gewesen.

Nicht zuletzt gebühre Dank der schwedischen und ausländischen Presse sowie dem schwedischen Rundfunk, der trotz der vielfältigen Ansprüche der Olympiade die Aufmerksamkeit der Welt auf den Kongreß der ITF hingelenkt und dessen Beschlüsse verbreitet habe.

Er wisse den freundlichen Empfang durch die Bevölkerung von Stockholm und Schweden, die sehr dazu beigetragen hätte, den Aufenthalt in diesem schönen Land angenehm zu gestalten, sehr zu schätzen.

Wenn er bei seinem Dank irgend jemanden vergessen habe, möchte er um Verzeihung bitten. Dank gebühre allen, die zum Erfolg des Kongresses beigetragen hätten.

Die Kongreßteilnehmer könnten in dem Bewußtsein nach Hause zurückkehren, daß sie ihr Bestes geleistet haben. Nicht jeder habe mit seinen Meinungen die Zustimmung des Kongresses gefunden, was aber nur zu erwarten gewesen sei. Selbst in einem kleinen Land wie der Schweiz komme es manchmal vor, daß die Delegierten unzufrieden von einem Kongreß zurückkehrten. Das Große sei aber, daß jeder bemüht gewesen sei, sein Bestes zu geben und der gemeinsamen Sache zu dienen. Die Kongreßteilnehmer könnten in ihr Land zurückkehren, gestärkt durch das Gefühl, daß sie zu einer großen internationalen Organisation gehören. Das werde ihnen helfen im Kampf um die soziale Gerechtigkeit, den Frieden unter den Nationen der Welt, die wahre Freiheit, die Demokratie und die Menschenrechte.

Damit erklärte er den Kongreß für geschlossen.

TEIL **III**

BERICHTE

DER

SEKTIONSKONFERENZEN

Konferenz der Binnenschiffersektion

Die Binnenschiffersektion führte am Dienstag, dem 22. Juli 1952, zwei Sitzungen durch. Anwesend waren 10 Vertreter der Binnenschiffer organisierenden ITF-Gewerkschaften aus folgenden Ländern: Belgien (2), Deutschland (3), Finnland (1), Japan (1), Niederlande (1), Österreich (1) und der Schweiz (1). Der Generalsekretär der ITF wohnte den Sitzungen in seiner Eigenschaft als Sekretär der Sektion bei.

Punkt 1: Wahl eines Vorsitzenden

T. Smeding (Holland) wurde einstimmig in seinem Amte als Sektionsvorsitzender für die kommende Amtszeit bestätigt und zum Berichterstatter an den Kongreß bestimmt.

Punkt 2: Tätigkeitsbericht

Der Binnenschifferfragen behandelnde Abschnitt des allgemeinen Tätigkeitsberichtes wurde genehmigt.

Punkt 3: Hamburger Rheinschiffertagung, Februar 1952

Der Bericht des Sekretariats über diese Konferenz wurde zur Kenntnis genommen. Zu den einzelnen darin behandelten Fragen ergab sich eine längere Aussprache.

Zur Frage des **internationalen Abkommens über die Sozialversicherung** der Rheinschiffer wurde festgestellt, daß Holland inzwischen die Ratifizierung durch beide Häuser des Parlaments vollzogen hat, während dem belgischen Parlament eine entsprechende Gesetzesvorlage unterbreitet wurde. Angesichts der Tatsache, daß die übrigen Rheinuferstaaten dem Abkommen ihre endgültige Zustimmung bereits früher gewährt haben, ist nun binnen kürzerer Zeit sein Inkrafttreten zu erwarten. Der Sekretär wurde deshalb ersucht, mit der Rheinzentralkommission, der nach dem Wortlaut des Abkommens die Schaffung der erforderlichen Verwaltungsorgane obliegt, in Verbindung zu treten, um abzuklären, ob solche Maßnahmen bereits getroffen worden sind und erforderlichenfalls auf ihre rasche Ergreifung zu drängen.

• Was das **Abkommen über die Arbeitsbedingungen** betrifft, hatte der Bericht festgestellt, daß dieses bisher erst von der Deutschen Bundesrepublik ratifiziert worden ist. Belgien hat das Ratifizierungsverfahren eingeleitet. Die Schweiz hat das Abkommen zur Stunde noch nicht einmal unterzeichnet, was anscheinend andere Regierungen, vorab diejenige Hollands, veranlaßt hat, die Ratifizierung aufzuschieben. Die Konferenz gab in unmißverständlicher Weise zum Ausdruck, daß eine solche Haltung von den Gewerkschaften nicht geduldet werden kann. Diese müssen sich in ihrem eigenen Land mit allem Nachdruck für die Verwirklichung des Abkommens einsetzen; denn, wenn einmal das Abkommen durch die Mehrzahl der Staaten ratifiziert ist, werden die verbleibenden Länder einem moralischen Druck ausgesetzt sein, weil zum Inkrafttreten die Zustimmung sämtlicher Rheinuferstaaten und Belgiens erforderlich ist.

Es wurde beschlossen, bis zum Jahresende noch keine weiteren internationalen Schritte zu unternehmen, um den Gewerkschaften die Möglichkeit zu geben, sich in ihrem Land für die Ratifizierung des Abkommens einzusetzen. Der Sektionsausschuß wird alsdann zu prüfen haben, ob und welche Maßnahmen erforderlich sind.

Inzwischen wird die ITF ein Manifest an die Rheinschiffer veröffentlichten, in welchem diese um ihre Mitwirkung bei der Verwirklichung der beiden Abkommen ersucht werden.

Punkt 4: Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Dezember 1951)

Es wurde zur Kenntnis genommen, daß der Binnenverkehrsausschuß der IAO anlässlich seiner Tagung in Nervi im vergangenen Dezember eine EntschlieÙung über die Arbeits- und Lebensverhältnisse des Personals in der Binnenschiffahrt der asiatischen Länder annahm, welche die IAO auf-forderte, dieser Frage vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.

Punkt 5: Zukünftige Sektionsarbeit

Es wurde beschlossen, daß die Sektion sich in erster Linie mit der Ver-wirklichung der beiden Rheinschiffahrtsabkommen befassen soll, daneben aber nicht versäumen darf, die Probleme anderer internationaler Wasser-strassen, wie z. B. der Donau, zu behandeln, wenn diese Notwendigkeit sich fühlbar macht, was im Falle des Gesamtgebietes Rhein—Donau nach Fertigstellung der direkten Verbindung zwischen diesen beiden Strömen der Fall sein dürfte.

Punkt 6: Wahl eines Sektionsausschusses

Folgender Sektionsausschuß wurde gewählt:

Belgien	<i>L. Eggers</i>
Deutschland	<i>H. Hildebrand</i>
Frankreich	<i>Sitz offen</i>
Holland	<i>T. Smeding</i>
Österreich	<i>L. Brosch</i>
Pakistan	<i>Sitz offen</i>

Punkt 7: Nächste Sektionskonferenz

Es wurde beschlossen, daß Ende 1952 oder Anfang 1953 eine Tagung des Sektionsausschusses, wenn nötig der Sektion, stattfinden soll. Die Fest-legung der Einzelheiten sowie des Zeitpunktes und Ortes der Tagung, wurde dem Sekretär und dem Vorsitzenden überlassen.

T. S m e d i n g, Berichterstatter.

Konferenz der Eisenbahnersektion

Die Eisenbahnersektion wickelte ihre Tagesordnung in einer einzigen Sitzung am 18. Juli ab. Sie wählte zum Vorsitzenden bis zum nächsten Kongreß den Kollegen G. Devaux, Generalsekretär der Eisenbahnersektion der belgischen Gewerkschaft öffentliche Dienste.

Die Konferenz besprach und genehmigte das Kapitel des Tätigkeitsberichtes, das sich auf die Eisenbahner bezieht. Aus der Diskussion haben sich zwei Fragen ergeben, die für die ITF von allgemeinem Interesse sind, nämlich Aktion zugunsten der Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde und Koordinierung des Verkehrs.

Was die Aktion betrifft, die zugunsten der Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde zu führen ist, glaubt die Sektion, daß die Schaffung eines europäischen Ausschusses nützlich wäre, der von Zeit zu Zeit zusammentreten würde, um die Tätigkeit der amtlichen und nichtamtlichen Stellen sowie die wichtigsten Veröffentlichungen über diese Frage zu behandeln. Man glaubt, daß sich aus diesen fortgesetzten und systematischen Studien nützliche Hinweise für die Aktion ergeben würden, die von der ITF und ihren angeschlossenen Organisationen zu führen ist. Die Sektion empfiehlt diese Anregung der Aufmerksamkeit des Kongresses und des Exekutivkomitees.

Hinsichtlich der Verkehrskoordinierung wünscht die Sektion, daß diese Frage Gegenstand einer Aussprache bildet, an welcher die Wortführer der Arbeitnehmer aller interessierten Sektionen teilnehmen können. Als Diskussionsgrundlage sollte eine solche Tagung über einen umfassenden Bericht verfügen, der die wirtschaftlichen, sozialen und internationalen Aspekte des Problems hervorhebt und den Entwurf einer grundsätzlichen Erklärung enthält, die für jede Verkehrspolitik maßgebend wäre. Dabei ist der europäischen Lage besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Sektion ersucht also um den Beschluß, diese Frage auf die Tagesordnung des Kongresses 1954 zu setzen.

Die Sektion nahm Kenntnis vom Bericht ihres Ausschusses über das Arbeitsprogramm für die nächste Zukunft. Alle Punkte dieses Programms beziehen sich auf reine Eisenbahnerfragen, wie z. B. auf das moderne Signal- und Fernmeldewesen und dessen Bedeutung für die Eisenbahner, die Sicherheit der Bahnunterhaltungsarbeiter, die Organisation des ärztlichen Dienstes bei den Bahnen usw.

Die Sektion nahm eine EntschlieÙung an über die Arbeitsbedingungen der Lokomotivführer im elektrischen Betrieb, deren Text in der Anlage zu diesem Bericht zu finden ist.

Auf Wunsch der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands stand auf der Tagesordnung der Sektion ein Meinungs austausch über die Möglichkeit der Organisation eines internationalen Ferienaustausches für Eisenbahnerkinder. Der Bericht des Sekretärs zu dieser Frage zeigte, daß die einzige praktische Methode in bilateralen Vereinbarungen zwischen den Organisationen zweier Länder besteht, und daß bei Anwendung dieser Methode die Beteiligung der ITF an der Organisation des Austauschs nicht erforderlich ist.

Eine Anregung der Eisenbahnergewerkschaft des Saarlandes hatte den Sektionsausschuß veranlaßt, die Frage zu stellen, ob es von Nutzen wäre, ein- oder zweiwöchige internationale Gewerkschaftskurse zu organisieren, an denen verhältnismäßig junge Gewerkschaftsfunktionäre, d. h.

unter 40 Jahren, teilnehmen würden. Leider ist der Bericht des Sekretärs zu dieser Frage der Mehrheit der Organisationen nicht vor dem Kongreß zugestellt worden. Da diese Frage infolge ihrer Bedeutung es verdient, daß sie gründlich untersucht wird, beschloß die Sektion, sie auf dieser Sitzung nicht zu besprechen, sondern auf die Tagesordnung der nächsten Sektionskonferenz zu setzen.

Für ihre Konferenz des Jahres 1953 hat die versammelte Sektion die Einladung der italienischen Eisenbahner erhalten, sie in Rom durchzuführen. Die Einladung wurde von der ganzen Versammlung mit Vergnügen entgegengenommen, und die Sektion ersucht das Exekutivkomitee um einen günstigen Beschluß, der es ihr ermöglicht, der Einladung Folge zu leisten.

Der Berichterstatter:

P. T o f a h r n ,

Sekretär der Eisenbahnersektion

Entschließung über Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb

Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Eisenbahner haben anlässlich der Internationalen Konferenz am 18. Juli in Stockholm festgestellt,

daß die elektrische Zugförderung der Eisenbahnen Rationalisierungsmaßnahmen ermöglicht, die zu einer bedeutenden Leistungssteigerung des Lokomotivpersonals führen,

daß die Arbeiter ein Anrecht darauf haben, der durch technische Fortschritte erzielten Vorteile teilhaftig zu werden und daß es jedem Gerechtigkeitssinn widersprechen würde, wenn derartige Fortschritte zum Anlaß genommen würden, die Arbeitsverhältnisse zu verschlechtern,

daß die elektrische Zugförderung vom Lokomotivpersonal berufliche Kenntnisse und Eignungen voraussetzt, welche denjenigen des Lokomotivpersonals im Dampfdienst ebenbürtig sind,

daß die körperliche Beanspruchung im elektrischen Dienst zweifellos geringer, dagegen die geistige Ermüdung größer ist als im Dampfdienst,

daß die auf dem Lokomotivpersonal lastende Verantwortung in beiden Fällen dieselbe ist, und

erklärt, daß zwischen dem Lokomotivpersonal beider Zugförderungsarten hinsichtlich der Entlohnung und Bewertung des Berufes unter keinen Umständen ein Unterschied gemacht werden kann.

Konferenz der Hafentarbeitersektion

Die Hafentarbeitersektion trat am Freitag vormittag, dem 18. Juli, zusammen. Anwesend waren 29 Vertreter aus 12 Ländern: Österreich 2, Belgien 3, Dänemark 2, Finnland 2, Frankreich 1, Deutschland 3, Griechenland 2, Holland 2, Italien 1, Norwegen 2, Schweden 5 und Großbritannien 4. Der Generalsekretär der ITF wohnte der Sitzung ebenfalls bei.

R. Dekeyzer (Belgien) wurde zum Vorsitzenden der Hafentarbeitersektion und Berichterstatter an die Vollversammlung des Kongresses gewählt.

Falsche Flaggenwechsel und unternormale Schiffe

Nach einer allgemeinen Aussprache, an der A. Flenström (Schweden), H. Hildebrand (Deutschland), T. Smeding (Holland), A. Deakin (Großbritannien) sowie O. Becu (ITF-Generalsekretär) teilnahmen und in deren Verlauf einmal mehr zutage trat, wie ernst die Lage ist, die sich aus der Registrierung einer ständig wachsenden Zahl von Schiffen unter den Flaggen nichtmaritimer Länder ergibt, bestätigte die Konferenz einstimmig die Empfehlungen, die der Boykottausschuß der ITF und der Sektionsausschuß der Hafentarbeiter nach Tagungen, die am 28. und 29. April in London und am 26. und 27. Mai in Antwerpen stattgefunden hatten, zu diesem Gegenstand erließen.

Diese Empfehlungen waren:

1. Die Aktion der ITF gegen die Drohung der unternormalen Schiffe ist mit äußerster Kraft weiterzuführen.
2. Die Hafentarbeitergewerkschaften sind von nun an am Kampf direkt zu beteiligen, weil die Untergrabung der Sozial- und Sicherheitsnormen in der Schifffahrt letzten Endes auch die Verhältnisse in den Häfen in Mitleidenschaft ziehen muß.
3. Die Lohnpolitik der ITF hinsichtlich der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten ist auf die von der Seeleutesektion in Aussicht genommene Weise zu revidieren, weil die gegenwärtige Politik mehr als Anreiz für die Seeleute denn als Abschreckung für die Reeder wirkte.
4. Verschiedene Organisations- und Verwaltungsmaßnahmen sind zu ergreifen, um die ITF-Kampagne auf eine wirksame Grundlage zu stellen einschließlich:
 - a) Umwandlung des Boykottausschusses zu einem internationalen Kampfausschuß zwecks Förderung guter Verhältnisse;
 - b) Bildung nationaler Kampfausschüsse, wo nötig, die aus Hafentarbeiter- und Seeleutevertretern bestehen, unter der Leitung eines internationalen Kampfausschusses arbeiten und für Kontinuität und Koordinierung der Bestrebungen auf nationaler Ebene sorgen;
 - c) Einstellung eines besonderen Funktionärs im Sekretariat der ITF zum Zwecke der internationalen Leitung der Kampagne unter der Aufsicht des Generalsekretärs.
5. Die Frage der gemeinsamen Kampagne ist von den Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute auf einer gemeinsamen, während des Kongresses durchzuführenden Konferenz zu besprechen.

Die Konferenz schloß sich insbesondere den Empfehlungen der oben erwähnten Ausschüsse an, 1. daß eine möglichst restlose Beteiligung der Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften in den verschiedenen Ländern erforderlich ist, und 2. daß dem Mechanismus der Kampagne sorgfältige Aufmerksamkeit geschenkt werden muß, um zu gewährleisten, daß, wenn einmal eine Aktion gegen ein Schiff eingeleitet ist, sie in andern Häfen und Ländern fortgesetzt wird. Die Konferenz stimmte auch der Anregung zu, daß an Stelle der Lohnzuschläge, die bisher für die Besatzungen der Panamaschiffe verlangt wurden, die Reeder, mit welchen Verträge abgeschlossen werden, aufzufordern sind, Beiträge an eine internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute zu leisten. Man kam überein, daß die Hafentarbeitersektion auf der gemeinsamen Konferenz zur Besprechung dieser Frage mit der Seeleutesektion vorschlagen soll, daß den Hafentarbeitergewerkschaften eine Vertretung im Ausschuß eingeräumt wird, der mit der Beaufsichtigung und Verwaltung der Kasse beauftragt ist.

Tätigkeitsbericht

Die Hafentarbeiterfragen behandelnden Abschnitte des allgemeinen Tätigkeitsberichtes sowie ein Ergänzungsbericht über die letzten Entwicklungen im Zusammenhang damit wurden einstimmig genehmigt.

Insbesondere wurde Kenntnis genommen von dem Fortschritt in den Bestrebungen, welche die ITF seit einigen Jahren unternommen hat, um eine Revision des internationalen Hafentarbeitsübereinkommens der IAO sowie eine internationale Begrenzung des Höchstgewichts der vom einzelnen Hafentarbeiter zu tragenden Last auf 75 kg (165 lb) zu erzielen.

In bezug auf die erstere Frage kam man überein, daß die Annahme eines zusätzlichen Übereinkommens anzustreben ist, damit das Übereinkommen von 1932, das durch Erhöhung der Sicherheit der Hafentarbeit eine äußerst wertvolle Wirkung gehabt hat, den heutigen Anforderungen angepaßt werden kann. Es wird gehofft, daß der Verwaltungsrat des IAA anlässlich seiner Tagung im kommenden Herbst diese Frage auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1953 setzen wird. Was die zweite Frage betrifft, so wurde Kenntnis genommen von der Entschlie-ßung, die der Binnenverkehrsausschuß der IAO im Dezember 1951 in Genua annahm. Es wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß diese Entschlie-ßung, insbesondere die darin enthaltene Empfehlung an die Regie-rungen, wo die Verwendung mechanischer Geräte nicht oder noch nicht möglich ist, gemeinsam mit den einschlägigen Arbeitgeber- und Arbeit-nehmerorganisationen die Möglichkeit der Festlegung eines Höchst-gewichts der von dem einzelnen Hafentarbeiter ohne Zuhilfenahme mecha-nischer Geräte zu tragenden bzw. zu hebenden Last zu studieren, den Hafentarbeitergewerkschaften helfen wird, in dieser Sache auf nationaler Ebene Fortschritte zu erzielen. Man wird sich mit der Lage fortlaufend befassen, damit, wenn die Anwendung der Entschlie-ßung von Genua zu wünschen übrig läßt, die Möglichkeit internationaler Schritte geprüft werden kann.

In der Diskussion über einen zu dieser letzteren Frage von der griechi-schen Hafentarbeitergewerkschaft unterbreiteten Antrag sagte A. Tho-poulos, daß die Mechanisierung in den griechischen Häfen wenig fort-geschritten sei und die dortigen Hafentarbeiter immer noch Lasten von 100 bis 140 kg über eine Entfernung von 40 bis 70 m tragen müßten. A. Maffei (Italien) trat ebenfalls nachdrücklich für die Beschränkung der Traglasten

der Hafendarbeiter angesichts der ernststen Gefährdung ihrer Gesundheit ein.

Angesichts der stattgefundenen Diskussion zogen die griechischen und italienischen Vertreter die von ihren Gewerkschaften eingereichten Entschlüsse (Dok. XXII. C—9, Anträge Nr. 8 und 9) zurück. Man kam überein, daß die italienische Erklärung den interessierten Gewerkschaften zuzustellen ist.

Hafeninspektion

Die finnische allgemeine Arbeitergewerkschaft hatte einen Antrag unterbreitet, der die Trennung der Hafeninspektion von der allgemeinen Fabrikinspektion forderte angesichts des besonderen Charakters des Hafenbetriebs. M. Kitunen (Finnland), T. Smeding (Holland), A. Maffei (Italien), A. Nicolaisen (Deutschland) und E. Larsson (Schweden) nahmen an der sich daraus ergebenden Aussprache teil, in deren Verlauf gesagt wurde, daß, obschon eine besondere Hafeninspektion in großen Häfen zweifellos erwünscht ist, eine Koordinierung mit der allgemeinen Fabrikinspektion bei kleinen Häfen Vorteile hat. Die Schlußfolgerungen der Konferenz wurden in folgender vorgeschlagener Entschlußfassung zusammengefaßt (die an die Stelle des Antrags Nr. 7, Dok. XXII. C—9, tritt):

„Angesichts der großen Bedeutung der Schaffung möglichst guter Sicherheitsverhältnisse in den Häfen, und angesichts der Tatsache, daß in dieser Hinsicht in verschiedenen Ländern Raum für eine bedeutende Verbesserung vorhanden ist, fordert die anlässlich des 22. Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation am 18. Juli 1952 in Stockholm tagende Hafendarbeiterkonferenz die Regierungen eindringlich auf, dieser Frage größtmögliche Aufmerksamkeit zu schenken im Hinblick auf die Einführung möglichst guter Sicherheitsvorschriften in den Häfen und insbesondere auch einer Hafeninspektion, die die volle Einhaltung dieser Vorschriften gewährleistet.“

Die Konferenz weist auf die Vorteile einer besonderen Hafeninspektion in den Hauptzentren des Güterumschlags bzw. einer Verknüpfung dieser Aufsicht mit der allgemeinen Fabrikinspektion in kleineren Häfen hin.

Sie fordert die angeschlossenen Hafendarbeitergewerkschaften auf, Vorstellungen zu unternehmen, die geeignet sind, zu der erforderlichen Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und der Inspektion in den Häfen zu führen.

Sie beauftragt das Sekretariat der ITF, Auskünfte über die Verfahren der Hafeninspektion in den verschiedenen Ländern zusammenzutragen und den interessierten Gewerkschaften zur Verfügung zu stellen.“

Mechanischer Güterumschlag

Eine Diskussion fand statt über die Frage des mechanischen Güterumschlags. Die Konferenz genehmigte den Bericht, der zu dieser Frage vorgelegt wurde und der erklärte, daß die Hafendarbeiter in den verschiedenen Ländern die Mechanisierung der Hafendarbeit befürworten, soweit das Ziel in der Erleichterung der Arbeit und Erhöhung der Produktivität besteht, die Hafendarbeiter jedoch nicht ihres Lebensunterhaltes beraubt werden. Von der Bildung der Internationalen Vereinigung für den Güter-

umschlag (International Cargo Handling Coordination Association) wurde Kenntnis genommen und man kam überein, ihre Tätigkeit vom Standpunkt der Hafendarbeiter aus zu verfolgen.

Sektionsausschuß der Hafendarbeiter

Folgende Kollegen wurden in den Sektionsausschuß der Hafendarbeiter für die kommende Amtszeit gewählt: Vorsitzender: R. Dekeyzer (Belgien), E. Borg (Dänemark), P. Ferri-Pisani (Frankreich), H. Hildebrand (Deutschland), R. Laan (Holland), A. Maffei (Italien), L. S. Olsen (Norwegen), A. Flenström (Schweden), A. Bird (Großbritannien), J. Ryan (USA).

Verschiedenes

Der Bericht über die Tätigkeit des Sekretariats im Zusammenhang mit folgenden Fragen wurde ebenfalls genehmigt: Untersuchung und Förderung der Garantielohnordnungen, Ausschaltung des schädlichen Wettbewerbs zwischen den Häfen in gewissen Regionen und Hafendarbeiterwohlfahrt und -ausbildung. Diesen Fragen ist weitere Aufmerksamkeit zu schenken, soweit die Umstände es erfordern.

R. Dekeyzer, Berichterstatter

Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute

Die Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute traten am Freitag, 18. Juli 1952, um 17.00 Uhr zu einer gemeinsamen Konferenz zusammen, um das Problem der panamaischen und ähnlicher Schiffe zu besprechen auf Grund eines Vorschlages des Boykottausschusses der ITF, die Aktion gegen Mißbräuche und unternormale Schiffe auf eine breitere Basis zu stellen.

Die Konferenz war besucht von den Delegierten, die an den getrennten Konferenzen der beiden Sektionen teilnahmen. T. Yates (Britischer Seeleuteverband) wurde zum Vorsitzenden gewählt.

Die zur Diskussion stehende Frage war von beiden Sektionskonferenzen vorbesprochen worden, und es wurde berichtet, daß beide günstig auf die Empfehlungen des Boykottausschusses reagiert hatten und der Auffassung zustimmten, daß eine kräftige gemeinsame Aktion erforderlich ist, um eine weitere Verschlechterung der Lage zu verhindern.

Nachdem die Seeleutevertreter ihrer Wertschätzung für die Haltung der Hafentarbeitergewerkschaften Ausdruck gegeben hatten, die schon im Laufe der letzten vier Jahre den Seeleuten unschätzbare Hilfe durch moralische Unterstützung und Solidaritätsaktionen, wo möglich und notwendig, gegeben hatten, und nun bereit waren, eine noch größere Rolle zu spielen durch Beteiligung am Kampf als gleichgestellte Partner, befaßte sich die gemeinsame Konferenz mit Mitteln und Wegen zur Durchführung der Kampagne nach den neuen Richtlinien.

Man kam überein, daß die Leitung der Aktion einem internationalen Kampfausschuß anzuvertrauen ist, der sich aus denselben Personen zusammensetzt wie der bisherige Boykottausschuß, nämlich: Für die Seeleute I. Haugen (Norwegen), H. Lundeberg (Vereinigte Staaten), P. de Vries (Holland) und T. Yates (Großbritannien); für die Hafentarbeiter A. Bird (Großbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), A. Flenström (Schweden) und J. Ryan (Vereinigte Staaten). Dazu kommen der Vorsitzende der Seeleutesektion und der Generalsekretär kraft ihres Amtes.

Man kam ferner überein, nationale Kampfausschüsse, wo nötig, zu errichten, die aus Hafentarbeiter- und Seeleutevertretern bestehen, nach den Anleitungen des Internationalen Kampfausschusses arbeiten und für Kontinuität und Koordinierung der Bestrebungen auf internationaler Ebene sorgen. Das Sekretariat wird diese Organisationen innerhalb der nächsten ein bis zwei Monate mit Anweisungen versorgen über die Führung der Kampagne einschließlich Hinweise bezüglich der Kollektivverträge, die mit Reedern der Panama- und ähnlichen Flaggen abzuschließen sind.

Der von den beiden Sektionen genehmigte Vorschlag des Boykottausschusses, einen besonderen Beamten mit der Leitung der Kampagne zu beauftragen, wurde von der gemeinsamen Konferenz formell genehmigt, und diese bestimmte auch, daß die angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleutegewerkschaften aufzufordern sind, Nominierungen für diese Posten einzureichen, und daß die Ernennung durch einen Ausschuß vorzunehmen ist, der aus dem Vorsitzenden, dem Stellvertretenden Vorsitzenden und dem Sekretär der Seeleutesektion besteht, wonach diese Ernennung durch die erste darauffolgende Tagung des Sektionsausschusses der Seeleute bzw. des Kampfausschusses zu bestätigen ist.

Auf Vorschlag der Seeleutegruppe wurde beschlossen, die frühere Politik fortzusetzen, d. h. es sollen für die Besatzungen der panamaischen und ähnlicher Schiffe britische Heuern plus gewisser Zuschläge verlangt werden. Außerdem ist eine internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute zu bilden. In diesem Zusammenhang wurde berichtet, daß die Konferenz der Seeleute beschlossen hatte, daß die Hafentarbeitergewerkschaften nicht aufzufordern sind, einen Beitrag an die Verwaltungskosten der Kampagne zu leisten, da sie ihren Teil beitragen würden durch allfällig erforderliche Solidaritätsaktionen. Die zusätzlich erforderlichen Mittel sollten durch eine Abgabe der Seeleutegewerkschaften beschafft werden.

Nach einer Aussprache kam man überein, einen Verwaltungsausschuß, bestehend aus je drei Vertretern der Hafentarbeiter und der Seeleute, mit der Leitung der Wohlfahrtskasse zu beauftragen. Die Hafentarbeiterseite nominierte die Kollegen R. Dekeyzer (Belgien), L. Olsen (Norwegen) und T. Smeding (Holland). Die Seeleute hatten vorher I. Haugen (Norwegen) nominiert, der seine Kandidatur mit Zustimmung der Konferenz zurückzog zugunsten der Kollegen T. Yates (Großbritannien), H. Hildebrand (Deutschland) und P. de Vries (Holland). Diese sechs Kollegen wurden alsdann formell in den Verwaltungsausschuß der Wohlfahrtskasse gewählt.

Daraufhin genehmigte die Konferenz die Statuten, die für die Wohlfahrtskasse maßgebend sein werden und wie folgt lauten:

Entwurf der Statuten der Internationalen Wohlfahrtskasse der Seeleute

1. Die unter der Aufsicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation errichtete Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute dient der Finanzierung der vom Ausschuß der Seeleute-sektion der Föderation autorisierten Wohlfahrts- und verwandten Arbeit.
2. Die Einnahmen der Kasse bestehen aus den Beiträgen, die ihr auf Grund diesbezüglicher Vereinbarungen zufließen, welche im Namen der Seeleutesektion der Föderation mit Reedereien und Reedervereinigungen abgeschlossen werden.
3. Verantwortlich für die Verwaltung der Kasse ist ein Verwaltungsausschuß, der den Sektionskonferenzen der Seeleute und Hafentarbeiter, die gelegentlich der zweijährlichen Kongresse der Föderation stattfinden, einen ausführlichen Bericht und geprüfte Abrechnungen unterbreitet.
4. Der Verwaltungsrat besteht aus sechs Mitgliedern. Die anlässlich des zweijährlichen Kongresses der Föderation stattfindenden Konferenzen der Seeleute- und Hafentarbeitersektionen ernennen je drei Mitglieder dieses Ausschusses.
5. Der Generalsekretär der Föderation gehört dem Verwaltungsausschuß der Kasse kraft seines Amtes an und ist dem Ausschuß für die Kassenführung verantwortlich.
6. Der Verwaltungsausschuß tritt je nach Bedarf zusammen, mindestens jedoch einmal im Jahr, um die Kassenführung auf Grund eines ausführlichen Berichtes und geprüfter Abrech-

nungen zu kontrollieren, die vom Generalsekretär der Föderation vorzulegen sind.

7. Berichte über die Verwaltung der Kasse sowie die geprüften Abrechnungen sind dem Exekutivkomitee der Föderation mindestens einmal jährlich vorzulegen.

T. Yates,
Berichterstatter

Konferenz der Hochseefischersektion

Die Fischersektion trat am Dienstag morgen, 21. Juli 1952, unter dem Vorsitz von I. Haugen (Norwegen) zusammen.

H. Hildebrand (Deutschland) wurde zum Berichterstatter an den Kongreß ernannt. Folgende Vertreter waren anwesend:

Belgien	R. Dekeyzer
Finnland	N. Wälläri B. Johansson
Deutschland	H. Hildebrand M. Kuleisa
Holland	A. de Boon
Norwegen	I. Haugen (Seeleutengewerkschaft) T. Kristiansen (Seeleutengewerkschaft) O. Skjervoll (Navigationsoffiziere)
Vereinigte Staaten	J. Waugh
ITF	O. Becu W. Dorchain

Tätigkeitsbericht

Im Laufe der Aussprache über den Tätigkeitsbericht für die seit dem letzten Kongreß verstrichene Zeit, der angenommen wurde, wurden folgende Fragen behandelt:

Illegale Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen

Verschiedene Vertreter sprachen gegen die Übergriffe der Kommunisten auf Fischereifahrzeuge und Besatzungen auf hoher See. Es wurde beschlossen, folgende EntschlieÙung zu diesem Gegenstand dem Kongreß zur Annahme vorzulegen:

„Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist aufs äußerste empört über die zahllosen Angriffe bewaffneter Kommunisten auf Fischereifahrzeuge verschiedener Nationalitäten, durch welche die Fischer in Gefangenschaft nach Sowjetrußland geführt worden sind, ja selbst ihr Leben verloren haben.

Der Kongreß appelliert an die Vereinten Nationen, die Regierungen und alle anderen zuständigen Stellen, unverzüglich entschlossene Schritte zu unternehmen, um solche Übergriffe zu verhindern. Der Kongreß ermächtigt das Exekutivkomitee der ITF, alle sich aufdrängenden Maßnahmen zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß die Hochseefischer ihren Beruf in Sicherheit ausüben können.“

Grenzen der Territorialgewässer

Zu dieser Frage wurde beschlossen, dem Kongreß folgende EntschlieÙung zu unterbreiten:

„Das Fehlen klar definierter und international anerkannter Grenzen der Territorialgewässer führt notwendigerweise, insbesondere was die Hochseefischerei betrifft, zu Verwirrungen und Konflikten.

Es ist unbedingt notwendig, diese Lage zu beheben durch ein internationales Übereinkommen, das sich auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und moralischen Rechte der Nationen stützt.

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Sekretariat der ITF, diese Frage bei der geeigneten internationalen Stelle zur Sprache zu bringen im Hinblick auf die Einführung eines internationalen Übereinkommens.

Der Kongreß empfiehlt, daß bis dahin die durch Tradition und Gebrauch geschaffenen Grenzen der Territorialgewässer von allen Beteiligten respektiert werden.“

Internationale Regelung der Arbeitsbedingungen der Fischer

Die Konferenz nahm mit Befriedigung Kenntnis von der Entschlie-ßung, welche der Paritätische Seefahrtsausschuß der IAO auf seiner in diesem Jahre stattgefundenen Siebzehnten Tagung annahm zugunsten internationaler Gesetzgebung über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer. Die IAO beabsichtigt, einen Ausschuß von Fischereisachverständigen einzusetzen, sobald die Regierungen auf eine Umfrage des IAA geantwortet haben, die den Zweck hat, festzustellen, welche Aspekte der Arbeitsbedingungen der Fischer für internationale Regelung reif sind. Die Konferenz war der Meinung, daß die Ernennung des Sachverständigenausschusses eine dringliche Sache ist, damit die Vorbereitungsarbeiten für ein internationales Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer möglichst rasch in Angriff genommen werden können. Es wurde beschlossen, dem Kongreß folgende Entschlie-ßung vorzulegen:

„Der Kongreß gibt seiner großen Wertschätzung für die aus-gezeichnete Arbeit Ausdruck, welche das Internationale Arbeits-amt bereits beim Studium der Verhältnisse in der Fischerei der Welt geleistet hat.

Der Kongreß betont die Notwendigkeit rascher Schritte zur Herbeiführung internationaler Gesetzesvorschriften über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer.

Der Kongreß appelliert deshalb an den Verwaltungsrat des IAA, ohne weiteren Aufschub den internationalen Ausschuß von Fischerei-sachverständigen einzusetzen.

Er appelliert an die Regierungen, prompt auf die an sie gerichtete Anfrage des IAA bezüglich der Fischerei zu reagieren, damit die Frage eines internationalen Übereinkommens über die Arbeitsbedingungen der Fischer möglichst bald auf einer internationalen Arbeitskonferenz besprochen werden kann.“

Diese Entschlie-ßung ist den angeschlossenen Fischergewerkschaften nach ihrer Annahme zuzustellen mit dem Ersuchen, Druck auf ihre Re-gierungen auszuüben, damit diese unverzüglich die Umfrage des IAA beantworten.

Sektionsausschuß

Für die kommende Amtszeit wurden folgende Kollegen in den Sek-tionsausschuß der Hochseefischer gewählt:

Belgien: *R. Dekeyzer*; Frankreich: *Sitz offen*; Deutschland: *H. Hildebrand*; Holland: *A. de Boon*; Japan: *T. Takahashi*; Norwegen: *I. Haugen*; Großbritannien: *Sitz offen*; Vereinigte Staaten: *J. Waugh*.

H. Hildebrand (Deutschland) wurde zum Vorsitzenden der Fischersektion für die kommende Amtszeit gewählt.

H. Hildebrand,
Berichterstatter.

Konferenz der Seeleutesektion

Die Seeleutesektion führte drei Sitzungen durch, am Donnerstagnachmittag, 18. Juli, und am Freitagnachmittag und -abend, 19. Juli. Anwesend waren 52 Vertreter aus 17 Ländern wie folgt: Argentinien (Offiziere und Mannschaften, 1), Belgien (Offiziere und Mannschaften, 2), Dänemark (Seeleute 1, Heizer 1, Steward 1), Estland (Offiziere und Mannschaften — Exil — 2), Finnland (Mannschaften 4), Frankreich (Offiziere 1, Mannschaften 1), Deutschland (Offiziere und Mannschaften 2), Griechenland (Offiziere und Mannschaften 4), Holland (Offiziere 4, Mannschaften 1), Israel (Offiziere und Mannschaften 1), Italien (Offiziere und Mannschaften 1), Japan (Offiziere und Mannschaften 1), Norwegen (Maschinisten 1, Navigationsoffiziere 1, Mannschaften 4), Schweden (Maschinisten 1, Mannschaften 5), Schweiz (Offiziere und Mannschaften 1), Großbritannien (Maschinisten und Navigationsoffiziere 3, Bordfunker 1, Mannschaften 6), Vereinigte Staaten (Mannschaften 1).

Der Generalsekretär der ITF (*O. Becu*), Charles Lindley (früherer Vorsitzender ITF) und *W. J. Dorchain* (ITF-Vertreter in den Vereinigten Staaten) waren ebenfalls anwesend.

Wahl eines Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden

In Übereinstimmung mit früherem Brauch, wonach im Wechsel je ein Vertreter der Offiziere und der Mannschaften den Vorsitz führen, wurden *D. S. Tennant* (Schiffsoffiziersverband, Großbritannien) und *T. Yates* (Seeleuterverband, Großbritannien) zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden der Seeleutesektion gewählt. *O. Becu* wurde zum Sekretär ernannt. Der Vorsitzende wurde ersucht, als Berichterstatter an die Vollversammlung des Kongresses zu amtieren.

Falsche Flaggenwechsel und unternormale Schiffe

Eine kurze Aussprache fand statt über den Bericht, den das Sekretariat zu dieser Frage vorgelegt hatte. Es nahmen daran teil *I. Haugen* (Norwegen), *P. de Vries* (Holland), *G. Carlsson* (Schweden) und *T. Yates* (Großbritannien).

Aus dem Bericht war zu entnehmen, daß die Bedrohung durch falsche Flaggenwechsel immer ernster wird. Die Bestrebungen der organisierten Seeleute zur Lösung des Problems vor allem durch Organisierung der Besatzungen der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten und durch Einbeziehung der Reeder dieser Schiffe in den Bereich von Kollektivverhandlungen waren nur teilweise erfolgreich. Obschon die Hafentarbeitergewerkschaften in verschiedenen Ländern, besonders in Skandinavien, Belgien und Deutschland, bedeutende Solidaritätsaktionen unternommen hatten, war zu sehen, daß der Enderfolg von einer direkteren Beteiligung der Hafentarbeiter am Kampf abhängig ist.

Nachdem der Sekretär berichtet hatte, daß die Hafentarbeitersektion bereits ihre Bereitschaft erklärt hatte, an der in Aussicht genommenen umfassenden Kampagne vollen Anteil zu nehmen, stimmte die Konferenz den Empfehlungen zu, die der ITF-Sektionsausschuß der Seeleute auf Grund von Tagungen erlassen hatte, die am 28. und 29. April 1952 in London bzw. am 9. und 10. Mai 1952 in Genf stattgefunden hatten.

Diese Empfehlungen waren:

1. Die Aktion der ITF gegen die Drohung der unternormalen Schiffe ist mit äußerster Kraft weiterzuführen.
2. Die Hafentarbeitergewerkschaften sind von nun an am Kampf direkt zu beteiligen, weil die Untergrabung der Sozial- und Sicherheitsnormen in der Schifffahrt letzten Endes auch die Verhältnisse in den Häfen in Mitleidenschaft ziehen muß.
3. Die Lohnpolitik der ITF hinsichtlich der Schiffe Panamas und ähnlicher Staaten ist zu revidieren.
4. Verschiedene Organisations- und Verwaltungsmaßnahmen sind zu ergreifen, um die ITF-Kampagne auf eine wirksame Grundlage zu stellen einschließlich:
 - a) Umwandlung des Boykottausschusses zu einem internationalen Kampfausschuß zwecks Förderung guter Verhältnisse;
 - b) Bildung nationaler Kampfausschüsse, wo nötig, die aus Hafentarbeiter- und Seeleutevertretern bestehen, unter der Leitung eines internationalen Kampfausschusses arbeiten und für Kontinuität und Koordinierung der Bestrebungen auf nationaler Ebene sorgen;
 - c) Einstellung eines besonderen Funktionärs im Sekretariat der ITF zum Zwecke der internationalen Leitung der Kampagne unter der Aufsicht des Generalsekretärs..
5. Die Frage der gemeinsamen Kampagne ist von den Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute auf einer gemeinsamen während des Kongresses durchzuführenden Konferenz zu besprechen.

H. Hildebrand (Deutschland), *P. de Vries* (Holland), *Th. Sönsteby*, *N. Wälläri* (Finnland), *T. Yates* (Großbritannien), *D. S. Tennant* (Großbritannien — Vorsitzender), *A. Söre* (Schweden), *O. Skjervoll* (Norwegen) sowie der Sekretär nahmen an der Aussprache über obige Punkte teil.

Was Punkt 2 betrifft, kam man überein, auf der gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute vorzuschlagen, daß der Internationale Kampfausschuß, der an die Stelle des Boykottausschusses tritt, aus denselben Vertretern bestehen soll wie der Boykottausschuß, nämlich: *I. Haugen* (Norwegen), *H. Lundeberg* (Vereinigte Staaten), *D. S. Tennant* (Großbritannien) und *P. de Vries* für die Seeleute; *A. Bird* (Großbritannien), *R. Dekeyzer* (Belgien), *A. Flenström* (Schweden) und *J. Ryan* (Vereinigte Staaten) für die Hafentarbeiter sowie *T. Yates* (Großbritannien) und *O. Becu* (ITF) als Vorsitzender bzw. Sekretär kraft ihres Amtes.

Was Punkt 3 anbetrifft, wurde beschlossen, auf der gemeinsamen Konferenz die Errichtung einer internationalen Wohlfahrtskasse für Seeleute vorzuschlagen. Man einigte sich ferner auf die Statuten, die für die Kasse maßgebend sein sollen. Diese Statuten sehen u. a. die Wahl eines Verwaltungsausschusses vor, bestehend aus je drei Vertretern der Seeleute und

Hafenarbeiter. I. Haugen (Norwegen)*), H. Hildebrand (Deutschland) und P. de Vries (Holland) wurden für die Seeleutevertretung im Verwaltungsausschuß der Wohlfahrtskasse nominiert.

Was die Errichtung nationaler Kampfausschüsse anbelangt (Punkt 4b) kam man überein, daß das Sekretariat im Laufe der nächsten zwei Monate Richtlinien für diese Organe herausgeben soll einschließlich Angaben hinsichtlich der mit den Reedern der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten abzuschließenden Tarifverträge.

Was die Ernennung eines besonderen Funktionärs betrifft, der mit der Leitung der Kampagne beauftragt sein soll, wurde beschlossen, die angeschlossenen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften um Nominierungen zu ersuchen. Die Auswahl ist von einem Ausschuß vorzunehmen, der aus dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden und dem Sekretär der Seeleutesektion besteht. Die Wahl bedarf der Bestätigung durch die erste darauffolgende Tagung des ITF-Sektionsausschusses der Seeleute bzw. des Kampfausschusses.

Im Laufe der Besprechung wurde betont, daß allfällige zusätzliche Geldmittel, die zur Deckung der Verwaltungskosten der Kampagne erforderlich sind, aufzubringen sind durch eine Abgabe der angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, denn die Hafenarbeitergewerkschaften würden ihren Beitrag durch Solidaritätsaktionen gegen bestimmte Schiffe bereits leisten.

Lohnkonflikt in den Vereinigten Staaten

J. W a u g h (Vereinigte Staaten) überbrachte die brüderlichen Grüße der amerikanischen Seeleute und berichtete, daß der Präsident der „Seafarers' International Union of North America“, H. Lundeberg, beabsichtigt hatte, am Stockholmer Kongreß teilzunehmen, daran jedoch im letzten Augenblick verhindert wurde durch den Ausbruch eines größeren Konfliktes, der bereits zur Festlegung von etwa 100 Schiffen geführt hat. Es wurde beschlossen, im Namen der Konferenz folgendes Telegramm zu senden:

„Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend anlässlich des Stockholmer Kongresses, bedauert sehr Ihre Abwesenheit und wünscht SIU besten Erfolg im Konflikt. Brüderliche Grüße . . .“

Internationale Schifffahrtspolitik

Nach einer kurzen Diskussion über die internationale Schifffahrtspolitik kam man überein, dem Kongreß folgende EntschlieÙung zur Annahme vorzulegen:

„Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bedauert, daß das Übereinkommen über die Schaffung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation vier Jahre nach seiner Annahme durch eine Konferenz der Vereinten Nationen, an der die Regierungen von nahezu 70 Staaten teilnahmen, darunter diejenigen aller großen Seefahrtnationen der Welt, bei weitem noch nicht die erforderliche Zahl von Unterschriften erhalten hat.

Er ist der Auffassung, daß die Nichtdurchführung eines so wichtigen Instruments nicht nur die Lösung der in der Schifffahrt

*) Später zugunsten von T. Yates (Großbritannien) zurückgetreten.

herrschenden Schwierigkeiten behindert, sondern auch berechnet ist, die Leistungsfähigkeit der Organisation der Vereinten Nationen herabzusetzen und damit die Aussicht auf Lösung der vielen allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Welt zu verringern.

Er stellt fest, daß die derzeitige Tendenz in der Weltschifffahrt auf eine hemmungslose Vergrößerung der Tonnage gerichtet ist und letzten Endes zu einer ernstlichen Störung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage führen muß, die eine Zunahme des chaotischen Wettbewerbs mit sich bringen und die Ausbreitung von Mißbräuchen fördern wird.

Er betont, daß das Bedürfnis für ein internationales regelndes Organ für die Schifffahrt größer ist denn je.

Er richtet deshalb einen dringenden Appell an die Organisation der Vereinten Nationen und die an ihr beteiligten Regierungen, sofortige Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß das IMCO-Übereinkommen von der erforderlichen Anzahl Staaten ratifiziert wird, damit die Organisation möglichst bald ins Leben tritt.“

Man kam überein, dieser Entschliebung größtmögliche Publizität zu verschaffen und die angeschlossenen Seeleutegewerkschaften bei Zustellung der Entschliebung dringend aufzufordern, möglichst kräftige Vorstellungen bei ihren Regierungen zugunsten der raschen Ratifizierung des IMCO-Übereinkommens zu unternehmen.

Seenahverkehr Nordwesteuropas

Die Konferenz genehmigte den Bericht des Sekretariats zu dieser Frage. Sie stellte mit großer Befriedigung fest, daß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf seiner letzten Tagung beschlossen hatte, dem Ersuchen der Seeleute stattzugeben, und diese Frage in nächster Zeit an einen dreigliedrigen Unterausschuß des Paritätischen Seefahrtsausschusses zu überweisen. Der Verwaltungsrat beabsichtigt außerdem, den Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen oder irgendeine andere geeignete Stelle zu ersuchen, die Möglichkeit einer Regulierung der Frachtsätze zu studieren.

IAO-Übereinkommen Nr. 93 (Heuern, Arbeitszeit und Bemanning)

Man nahm Kenntnis von dem Bericht des Sekretariats zu dieser Frage, aus dem hervorging, daß gute Aussicht besteht, daß die Frage einer weiteren Revision dieses Übereinkommens zur Erleichterung seiner Ratifizierung durch die Regierungen auf die Tagesordnung der vorgesehenen Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC gesetzt wird.

Die Konferenz gab ihrer Wertschätzung Ausdruck für die wertvolle Unterstützung, welche die Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA gewährt hat, um Fortschritte hinsichtlich obiger zwei wichtiger Seefahrtsfragen zu erzielen.

Anheuerung von Seeleuten

Diese Frage wurde auf der Siebzehnten Tagung der JMC im vergangenen Mai aufgeworfen. Es gibt ein Internationales Übereinkommen (Nr. 9, angenommen 1920), das sich mit den Methoden der Anheuerung von Seeleuten befaßt, aber die Verhältnisse sind immer noch alles andere als zu-

friedenstellend. Die Konferenz nahm zur Kenntnis, daß die Frage der Revision des Übereinkommens auf der nächsten Tagung der JMC zur Sprache gelangen wird. Man hofft, daß es alsdann möglich sein wird, Fortschritte zu erzielen in der Richtung auf Unterstellung sämtlicher Seeleute unter die Kontrolle anerkannter Stellen.

Seeleute unter ausländischen Flaggen

Man befaßte sich mit der Möglichkeit der Schaffung einer Art gegenseitiger Übertrittsvereinbarungen zwischen den Gewerkschaften für diejenigen Seeleute, die für kürzere oder längere Zeit unter ausländischen Flaggen fahren. Angesichts der Kompliziertheit der Frage kam man überein, daß das Sekretariat eine Untersuchung der Frage durchführen und an die nächste Tagung des ITF-Sektionsausschusses der Seeleute Bericht erstatten soll.

Sektionsausschuß der Seeleute

Man kam überein, den Sektionsausschuß der Seeleute für die kommende Amtszeit wie folgt zusammensetzen:

Argentinien: *Sitz offen*; Australien: *Sitz offen*; Belgien: *W. Cassiers*; Dänemark: *T. Laurson*; Estland (Exil): *N. Metslov*; Finnland: *N. Wälläri*; Frankreich: *P. Ferri-Pisani* (Mannschaften) und *A. Français* (Offiziere); Deutschland: *H. Hildebrand*; Griechenland: *D. Benetatos* (Mannschaften) und *P. Kalapothakis* (Offiziere); Holland: *A. de Boon* (Mannschaften) und *P. de Vries* (Offiziere); Indien: *J. F. Soares*; Italien: *L. Mucci* (Mannschaften) und *U. Romagnoli* (Offiziere); Japan: *B. Aoki*; Norwegen: *I. Haugen* (Mannschaften) und *J. E. Johansen* (Offiziere); Pakistan: *Sitz offen*; Schweden: *A. Söre* (Offiziere) und *J. Svensson* (Mannschaften); Großbritannien: *D. S. Tennant* (Offiziere — Vorsitzender) und *T. Yates* (Mannschaften — Stellv. Vorsitzender); Vereinigte Staaten: *H. Lundeberg* (Mannschaften), *Sitz offen* (Offiziere); *Omer Becu* (ITF) Sekretär.

Tätigkeitsbericht

Diejenigen Abschnitte des Tätigkeitsberichtes, die unter den vorstehend aufgeführten Überschriften nicht behandelt sind, wurden ebenfalls genehmigt.

Organisierung der Besetzungen der Schiffe unter schweizerischer Flagge

Auf Ersuchen des Vertreters der schweizerischen Transportarbeitergewerkschaft (VHTL), *W. Brunner*, genehmigte die Konferenz folgende EntschlieÙung zur Unterbreitung an den Kongreß:

„In den Kriegsjahren 1940 bis 1945 hat die Schweizerische Eidgenossenschaft unter dem Druck der Umstände damit begonnen, ihre Versorgung durch die Inbetriebnahme einer Reihe von Schiffen unter schweizerischer Flagge sicherzustellen.

In Anbetracht der Tatsache,

— daß die Erfahrung hinsichtlich der Seeschifffahrt gezeigt hat, daß die Schweiz eine Handelsflotte für Friedenszeiten besitzen muß, und

— daß infolgedessen die unter schweizerischer Flagge fahrenden Besatzungen zu organisieren sind, fordert der Kongreß den schweizerischen Transportarbeiterverband (VHTL) auf, alle nützlichen Vorkehrungen zu treffen, um in enger Verbindung mit den der ITF angeschlossenen nationalen Organisationen eine Seemannsgewerkschaft zu bilden.“

D. S. Tennant
Berichterstatter

Konferenz der Straßentransportarbeitersektion

Die Sektion führte im Laufe des Kongresses zwei Sitzungen durch. Der Sektionsvorsitzende wurde wiedergewählt. Auf der Tagesordnung stand kein Punkt, der die allgemeine Politik der ITF berührt hätte. Am meisten beschäftigt die Sektion zur Zeit die Einführung eines Lastenheftes für den internationalen Straßenverkehr in Europa. Die Europäische Wirtschaftskommission soll dieses Lastenheft ausarbeiten und in endgültige Form bringen. Neben rechtlichen, technischen und kommerziellen Bestimmungen soll es auch Vorschriften über die Arbeitsbedingungen und insbesondere über die Arbeitszeit enthalten. Das Kapitel über die Arbeitsbedingungen wurde von der EWK dem Binnenverkehrsausschuß der IAO übertragen und auf der Konferenz von Nervi im Dezember 1951 besprochen.

Der Sekretär berichtete, daß die Besprechungen im Binnenverkehrsausschuß der EWK, die im Mai dieses Jahres stattgefunden haben, noch zu keinem endgültigen Beschluß geführt hatten. Einige der Vertreter der Verkehrsministerien auf dieser Tagung hätten die Auffassung vertreten, daß sie durch die Zustimmung der Vertreter der Arbeitsministerien nicht gebunden sind, und verschiedene unter ihnen unternahmen den Versuch, die Ergebnisse der Besprechung von Nervi rückgängig zu machen. Der Vertreter der ITF habe jedoch in Genf erklärt, daß die Arbeiter sich nicht damit abfinden können, daß die Regierung durch den Mund ihres Arbeitsministers Ja und durch den Mund ihres Verkehrsministers Nein sagen. Die Diskussion sei unterbrochen worden und werde im kommenden Oktober fortgesetzt. In der Zwischenzeit wird die EWK mit den Verkehrsministerien Rücksprache nehmen, die IAO mit den Arbeitsministerien. Die Sektionskonferenz forderte die beteiligten Gewerkschaften eindringlich auf, bei den Regierungen ihrer Länder mit allem Nachdruck vorstellig zu werden, um das Lastenheft, dem im Dezember 1951 in Nervi die Vertreter der Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zustimmten, zu schützen.

Nach kurzer Aussprache genehmigte die Sektionsversammlung das im allgemeinen Tätigkeitsbericht enthaltene Kapitel über den Straßenverkehr. Die Aussprache war deshalb kurz, weil die Sektion im April 1952 in Zürich eine Vollkonferenz durchgeführt hatte, auf der die Angelegenheiten der Sektion gründlich besprochen worden waren. Jene Konferenz hatte eine EntschlieÙung angenommen, die das Exekutivkomitee aufforderte, eine Diskussion über die Verkehrskoordinierung auf der gemeinsamen Tagung aller beteiligten Sektionen anzuberaumen. Auf Ersuchen des Exekutivkomitees befaÙte sich die Sektionskonferenz auch mit dem vom Japanischen Eisenbahnverband unterbreiteten Antrag Nr. 4 und beschloÙ, eine Untersuchung über die in einer Reihe von Industrieländern angewandten Straf- und Disziplinarverfahren durchzuführen.

Die Sektionskonferenz hatte die Aufgabe der Bestellung eines Sektionsausschusses für die kommende Amtszeit. Es gelang ihr, die Mitwirkung von 11 Ländern zu erzielen. Zu Mitgliedern des Sektionsausschusses bzw. Stellvertretern wurden ernannt:

Land	Mitglied	Stellvertreter
Österreich	<i>K. Weigl</i>	<i>H. Dobnik</i>
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winther</i>
Finnland	<i>S. Koutio</i>	<i>H. Palmén</i>
Frankreich	<i>P. Felce</i>	<i>M. Bourgoïn</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>O. Knaak</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>F. Coyle</i>
Holland	<i>H. W. Koppens</i>	<i>H. de Later</i>
Italien	<i>G. Martelli</i>	
Norwegen	<i>O. Askeland</i>	<i>E. Aasen</i>
Schweden	<i>H. Svensson</i>	<i>S. Klinga</i>

Stockholm, 22. Juli 1952

Hjalmar Svensson
Berichterstatter und Sektionsvorsitzender

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

Die Sektion Zivilluftfahrt trat am 19. Juli 1952 zusammen. Folgende Organisationen waren vertreten:

Land	Organisation
Belgien	Gewerkschaft Öffentliche Dienste
Frankreich	Verband Öffentliche Arbeiten und Verkehr (Zivilluftfahrt)
Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
Holland	Verband des fliegenden Personals der KLM Allgemeine Gewerkschaft der Transportarbeiter in der zivilen Luftfahrt
Schweden	Gewerkschaft der Handelsangestellten Transportarbeiterverband
Schweiz	Verband des Personals Öffentlicher Dienste (Sektion Zivilluftfahrt)
Großbritannien	Gewerkschaft der Navigatoren und Mechaniker Gewerkschaft der Bordfunker.

D. Follows von der Internationalen Vereinigung der Flugzeugführerverbände nahm an der Versammlung als Beobachter teil. Nachstehend eine Zusammenfassung der Beschlüsse.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Wahl eines Sektionsvorsitzenden

R. Lapeyre vom französischen Verband Öffentliche Arbeiten und Verkehr wurde einstimmig als Präsident der Sektion wiedergewählt. Da der Kollege Lapeyre die Gewerkschaft des Bodenpersonals vertritt, erfolgte der Vorschlag, einen stellvertretenden Vorsitzenden zu wählen, der, soweit nötig, den Kollegen Lapeyre ersetzen kann, insbesondere auf Tagungen der Untersektion des fliegenden Personals. Die Konferenz schloß sich dieser Anregung an und wählte den Kollegen H. O'Neill vom britischen Verband der Bordfunker zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Tätigkeitsbericht der Sektion

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion bis zum 31. Dezember 1951 wurde angenommen nach einer ausführlichen Aussprache, an der teilnahmen: D. S. Tennant (Großbritannien); H. O'Neill (Großbritannien); K. Meyer (Schweiz); J. K. G. Gregory (Großbritannien); D. H. Lamb (Großbritannien) und O. Becu (Generalsekretär der ITF).

Auf Anregung des Kollegen D. S. Tennant (Großbritannien) kam man mit dem Sekretariat überein, daß die Sektion Zivilluftfahrt eine größere Tätigkeit entfalten soll.

Es wurde beschlossen:

- a) Von der ITF aus den Standpunkt zu vertreten, daß die Organisation für Internationale Zivile Luftfahrt angesichts ihrer Zusammensetzung nicht zuständig ist für die Behandlung sozialer Probleme, die dem Internationalen Arbeitsamt zu überlassen sind.
- b) Angesichts der Tatsache, daß die bei der ICAO unternommenen Schritte hinsichtlich der beiden Entschließungen über die **Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen** bzw. das **500-kHz-Gerät**, die auf der Sektionskonferenz angenommen wurden, die am 22. und 23. Juli 1950 in Stuttgart stattfand, zu keinem Ergebnis geführt hatten, wurde beschlossen, in nächster Zeit eine Konferenz der Untersektion des fliegenden Personals einzuberufen, um Stellung zu nehmen zur Frage der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen. Diese Stellungnahme ist den kommenden Tagungen der Abteilung Luftfahrt der IAO zu unterbreiten. Die anwesenden Organisationen verpflichteten sich auf Ersuchen des Sekretariats, diesem die national gültigen Vorschriften zuzustellen.

Punkte 3, 4 und 5 der Tagesordnung

Die Konferenz nahm an:

den vom Unterausschuß der Sektion ausgearbeiteten Bericht über die **Flugzeit** (der belgische Delegierte enthielt sich der Stimme), den Bericht über die **Arbeitsbedingungen des Bodenpersonals**, der vom Sekretariat in Ausführung der Instruktionen der Stuttgarter Sektionskonferenz ausgearbeitet worden war.

Die Konferenz nahm außerdem Kenntnis von den Untersuchungen über die **schädlichen Auswirkungen des Fliegens**, die das Sekretariat durchgeführt hatte.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Sozialversicherungsmaßnahmen

Der Generalsekretär ersuchte die Sektion Zivilluftfahrt, dem Sekretariat bekanntzugeben, welche Sozialversicherungsmaßnahmen bei den Schritten der ITF bei der IAO Vorrang haben müssen. Nach gründlicher Aussprache beschloß die Konferenz, den Vorrang der **Frage der Kranken- und Unfallversicherung** zu geben.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Musterkollektivvertrag für Stewardpersonal

Der Konferenz lag ein Entwurf eines Musterkollektivvertrages für Stewardpersonal vor, der von der Untersektion des fliegenden Personals anlässlich deren Tagung vom 23. Februar 1951 in London genehmigt worden war. Auf Grund der Diskussion wurde beschlossen, diesen Bericht allen direkt interessierten Organisationen zuzustellen und sie um ihre Äußerungen dazu zu ersuchen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Anträge der holländischen Gewerkschaft des Luftfahrtpersonals

Diese Organisation hatte folgenden Antrag eingereicht:

„Der Kongreß ersucht das Exekutivkomitee um:

- a) *Dokumentierung über Gesetze, welche sich auf die Beschäftigung in der zivilen Luftfahrt beziehen;*
- b) *eine Untersuchung der gewerkschaftlichen Organisierung des zivilen Flug- und Bodenpersonals in den verschiedenen Ländern;*
- c) *eine Untersuchung über Mittel und Wege zur Erhöhung der Zahl der Mitglieder unter dem Personal der zivilen Luftfahrt angesichts der besonderen Natur dieses Wirtschaftszweiges;*
- d) *die Errichtung eines ständigen beratenden Ausschusses, bestehend aus Vertretern des Personals der sechs größten Luftverkehrsbetriebe Westeuropas zum Zwecke des Austausches von Informationen und der Verteidigung der Interessen der Mitglieder auf nationaler und regionaler Ebene in einer Weise, die dem Bedürfnis nach Zusammenarbeit zwischen den westeuropäischen Staaten entspricht, einschließlich Zusammenarbeit beim Schutz der Interessen derjenigen Arbeitnehmer, die von den Bestrebungen der Verkehrskoordinierung und -integration u. ä. berührt werden.“*

Nach einer ausführlichen Diskussion über die durch diesen Antrag aufgeworfenen Probleme und nach einer Darlegung der vom Sekretariat bereits unternommenen Arbeiten in bezug auf die Absätze a) und b) wurde mit Einverständnis der Antragsteller beschlossen, das Sekretariat zu ersuchen, aufmerksam die unter Absatz a) aufgeführte Frage zu verfolgen, die übrigens zu der allgemeinen Tätigkeit der ITF gehört.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Wahl des Sektionsausschusses

Der Generalsekretär schlug vor, einen Sitz im Ausschuß für die deutsche Organisation zu reservieren, sowohl in der Untersektion des fliegenden Personals als auch in der Untersektion des Bodenpersonals, weil Deutschland aller Wahrscheinlichkeit nach schon bald über eine eigene Zivilluftfahrt verfügen wird. Er schlug außerdem vor, einen Sitz der Untersektion des fliegenden Personals für Frankreich offen zu lassen, was einer später der ITF beitretenden französischen Organisation des fliegenden Personals gestatten würde, im Ausschuß vertreten zu sein. Die Konferenz stimmte diesen beiden Vorschlägen zu, so daß der Sektionsausschuß sich nun folgendermaßen zusammensetzt:

Fliegendes Personal		Bodenpersonal	
Land	Sitze	Land	Sitze
Nordamerika	2	Nordamerika	2
Großbritannien	2	Großbritannien	2
Belgien	1		
Frankreich	1	Frankreich	1
Deutschland	1	Deutschland	1
Holland	1	Holland	1
Skandinavien	1	Skandinavien	1
Schweiz	1	Schweiz	1

Punkt 10 der Tagesordnung:

Datum und Ort der nächsten Sektionskonferenz

Die Konferenz beschloß, dem Sekretariat der ITF die Festsetzung des Datums und des Ortes der nächsten Sektionskonferenz zu überlassen.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Die Konferenz beschloß, dem Kongreß zwei Entschliefungen vorzulegen, die eine betreffend die Anerkennung der „League of Mexican Air Line Pilots“, die andere betreffend Abschluß von Zivilflugzeugen.

Der Text dieser beiden Entschliefungen ist diesem Bericht beigefügt.

Roger Lapeyre
Berichterstatter

Entschliefungen

Anerkennung des Verbandes der mexikanischen Flugzeugpiloten

Die mächtige mexikanische Fluggesellschaft ist nicht gewillt, die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugführer als Verhandlungsorgan für ihr Personal anzuerkennen, und der mexikanische Arbeitsminister weigert sich in ungerechter Weise, der Vereinigung die Rechtsstellung einer Gewerkschaft einzuräumen.

Die Vereinigung hat gegen diese Weigerung beim Obersten Gerichtshof Mexikos Berufung eingelegt.

Die Flugzeugpiloten haben dasselbe Recht wie alle anderen Lohnempfänger, ihre Rechte und Interessen zu verteidigen.

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, unterstützt die Aktion des Generalsekretärs der ITF, der den Obersten Gerichtshof Mexikos dringend ersucht hat, der Vereinigung die geforderte Rechtsstellung einzuräumen.

Der Kongreß appelliert an den Obersten Gerichtshof und die Regierung Mexikos, Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß die mexikanische Fluggesellschaft die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugpiloten anerkennt und mit ihr annehmbare Arbeitsbedingungen für ihr Personal aushandelt.

Er verspricht der Vereinigung seine volle Unterstützung in ihrem Versuch, die Anerkennung zu erzielen, die sie in die Lage versetzen würde, mit der Gesellschaft auf dieselbe Weise zu verhandeln, wie es für die vielen Gewerkschaften der Sektion der Zivilluftfahrt der ITF üblich ist.

Er beauftragt den Generalsekretär, diese Entschliefung der Regierung und dem Obersten Gerichtshof Mexikos zur Kenntnis zu bringen.

Abschluß von Zivilflugzeugen

Der Kongreß ist empört über die kürzlichen Luftzwischenfälle und insbesondere über die Beschießung des Kursflugzeuges der Air France auf dem Flug von Frankfurt nach Berlin mit Maschinengewehrfeuer.

Der Kongreß gibt seiner Anteilnahme mit den Mitgliedern der Besatzung Ausdruck, die bewundernswürdige Ruhe an den Tag legten.

Er weist die öffentliche Meinung auf die Gefahren solcher Methoden für die Entwicklung des Luftverkehrs hin, die sich so zynisch über Menschenleben hinwegsetzen. Selbst wenn ein Zivilflugzeug aus Versehen eine Grenze verletzt, geht es nicht an, daß die Rechte der nationalen Souveränität zum absichtlichen Abschluß führen, denn die Luftverkehrsvorschriften sehen solche Eventualitäten vor.

Der Kongreß ersucht die Regierungen, die es angeht, ihre ganze Autorität einzusetzen, um eine Wiederholung solcher Vorkommnisse zu verhindern.

TEIL **IV**

ENTSCHLISSUNGEN

Politische und wirtschaftliche Fragen

Länder hinter dem Eisernen Vorhang

Die Völker der Länder Ost- und Zentraleuropas schmachten nach wie vor unter kommunistischer Herrschaft und Tyrannei mit allen ihren Schrecken.

Die Arbeiterschaft dieser Länder ist der elementarsten Menschenrechte und Freiheiten beraubt und lebt unter Bedingungen äußerster Härte, in vielen verschärft durch Haft, Verbannung und Tod.

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation proklamiert aufs neue im Namen der Millionen organisierter Transportarbeiter der freien Welt seine Verachtung und seinen Abscheu für ein Regime und eine Ideologie, die ganze Völker durch die unmenschlichsten Methoden unterjochen.

Der Kongreß verkündet seinen unerschütterlichen Glauben an den Endsieg der Freiheit und der Demokratie in der ganzen Welt.

Der Kongreß grüßt alle diejenigen, die den größten Gefahren und schrecklichsten Verfolgungen zum Trotz um die großen Menschheitsideale in den Ländern der Diktatur und des Totalitarismus kämpfen.

Der Kongreß erhofft mit Zuversicht, daß der Tag bald kommen wird, an dem diese unglücklichen Völker in die Gemeinschaft der freien Nationen zurückkehren.

Der Kongreß gelobt den Freiheitskämpfern die Treue und jede mögliche moralische und materielle Unterstützung.

Der Verkehr in Krieg und Frieden

Die Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation streben nach Erhaltung des Friedens und nach einer Weltordnung, die auf dem Zusammenschluß aller Völker in Freiheit und Gleichheit zur Förderung ihres gemeinsamen Wohles durch gemeinschaftliche Nutzung der Hilfsquellen der Erde beruht.

Der Weltfriede wird durch Diktaturmächte gefährdet, die dem Willen der von ihnen regierten Völker nicht unterworfen sind und keinem Gebot des Rechts gehorchen, sondern die freien Völker mit Unterjochung durch ideologische Durchdringung, inneren Umsturz und Aggression bedrohen.

Es ist Pflicht jeder Gemeinschaft, sich um jeden Preis gegen die Gefahr der Versklavung zu verteidigen.

Der Verkehr ist ein lebenswichtiges Instrument im Kriege wie auch im Frieden.

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, erklärt, daß die freien Transportarbeitergewerkschaften in allen ihren Bestrebungen zur Erhaltung und Verbesserung des nationalen und internationalen Verkehrs nichts anderes anstreben als das Wohl aller Völker und den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt.

Der Kongreß anerkennt jedoch, daß, solange die Diktaturregierungen den Weltfrieden gefährden, die Verkehrsindustrien zur Verteidigung der Freiheit gebraucht und dementsprechend eingerichtet und ausgerüstet werden müssen.

Der Kongreß bekundet seine Überzeugung, daß die Verwirklichung eines dauerhaften Friedens abhängig ist von dem erfolgreichen Kampf um die Freiheit in den von Diktatoren regierten Ländern sowie von der erfolgreichen Arbeit weltumspannender, zur Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit errichteter Institutionen.

Der Kongreß fordert alle Organe der internationalen Gewerkschaftsbewegung auf, überall die Freiheitskämpfer mit allen verfügbaren Mitteln zu unterstützen und sich weiterhin in den Einrichtungen der Vereinten Nationen für die Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit einzusetzen.

Europäischer Verkehr

1. Die Umgestaltung Europas zu einer wirtschaftlichen Einheit ist für die Nationen dieses Kontinents eine Bedingung ihres Weiterbestehens als sich selbst genügende, freie und demokratische Gemeinschaften.
2. Ein einheitliches Verkehrswesen ist eines der wesentlichen Mittel zur Herbeiführung einer fortschreitenden Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit sowie zur Sicherung der richtigen wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Entwicklung Europas.
3. Der Grad der im europäischen Verkehr erzielten Einheit darf als verlässlicher Maßstab des Fortschritts gelten, der bei der Ausföhrung der erklärten Absicht der europäischen Regierungen, die für den Erfolg der europäischen Zusammenarbeit notwendigen Einrichtungen zu schaffen, erzielt worden ist.
4. Die internationale Zusammenarbeit in ihrer traditionellen und auch heutigen Form, d. h. rein für den Zweck der Ausarbeitung und Durchführung technischer, rechtlicher und verwaltungsmäßiger Vorschriften für den internationalen Verkehr, bietet nur Scheinlösungen, weil sie unmöglich zu dem erforderlichen Zusammenschluß der europäischen Verkehrsapparate föhren kann.
5. Wirtschaftliche Maßnahmen im Verkehr auf dem europäischen Kontinent setzen das Vorhandensein einer europäischen Verkehrsbehörde voraus.
Der unter den Auspizien der ITF vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Internationale Transportarbeiterkongreß
6. stellt fest:
 - a) die ITF hat Pionierarbeit geleistet, indem sie während und nach dem Kriege in angemessener Weise die Vereinheitlichung des europäischen Verkehrs gefordert hat entgegen den Kräften, die von dem veralteten Begriff gesonderter nationaler Wirtschaftseinheiten beherrscht werden.

- b) Die Richtigkeit der Politik der ITF wird durch die Tatsache bestätigt, daß amtliche nationale und internationale Stellen sich gegenwärtig mit Plänen zur Schaffung eines neuen europäischen Verkehrsorgans befassen.
7. Er erklärt, daß es Aufgabe der ITF und ihrer angeschlossenen Organisationen ist, weiterhin alle Bestrebungen zu unterstützen, welche diesen Gedanken fördern und seiner Verwirklichung näherbringen.
8. Er beauftragt das Sekretariat der ITF, auch in Zukunft einen rationellen wirtschaftlichen Aufbau des kontinentalen Verkehrs zu befürworten.

Aktion zugunsten einer europäischen Verkehrspolitik

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, ersucht das Exekutivkomitee, die Einsetzung eines europäischen Verkehrsausschusses zu erwägen, mit der Aufgabe, ein Programm auszuarbeiten, das dem ITF-Sekretariat und den angeschlossenen Organisationen als Richtschnur in Fragen europäischer Verkehrspolitik dienen soll; dieses Programm wäre den beteiligten europäischen Organisationen zur Beratung und Genehmigung zu unterbreiten.

Gewerkschaftsbewegung

Gewerkschaftsfreiheit in Argentinien

Das in Argentinien bestehende diktatorische Regime hat die gewerkschaftliche Vereinigungsfreiheit vernichtet.

Das allgemeine Verhalten des gegenwärtigen argentinischen Gewerkschaftsbundes, insbesondere sein Verhalten anlässlich des Kampfes, den die Seeleute- und Eisenbahngewerkschaften zur Verteidigung ihrer Unabhängigkeit führten, zeigt mit aller Klarheit, daß er nicht als eine echte freie Gewerkschaft angesehen werden kann.

Die Unabhängigkeit der Gewerkschaften ist zur wirksamen Wahrnehmung der Interessen der Arbeitnehmer absolut unerlässlich.

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, bezeugt aufs neue seine Feindseligkeit gegen jegliche Diktatur und bestätigt die einschlägige Entschließung des Stuttgarter Kongresses von 1950.

Der Kongreß fordert die Arbeiterschaft Argentiniens, und insbesondere die Arbeiter im Verkehr, eindringlich auf, den Kampf fortzusetzen für die Wiederherstellung der Demokratie und der Unabhängigkeit ihrer Gewerkschaften.

Zur Verwirklichung dieser Ziele wird die ITF den argentinischen Kollegen weiterhin ihre volle Unterstützung gewähren.

Sozialgesetzgebung in Japan

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die japanische Regierung gegenwärtig mit der Revidierung bestehender

Gesetze und mit der Einbringung neuer Gesetze beschäftigt ist, welche die Rechte und Betätigung der Gewerkschaften berühren.

Die der ITF angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften hegen hinsichtlich der Absichten der japanischen Regierung sehr ernste Befürchtungen.

Der Kongreß richtet an die japanische Regierung das dringende Ersuchen:

- a) Die japanischen Arbeiter und die internationale Gewerkschaftsbewegung bezüglich ihrer demokratischen Absichten zu beruhigen durch Anwendung und Durchführung der einschlägigen Übereinkommen, Empfehlungen und Entschlüsse der Internationalen Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen, insbesondere:
Übereinkommen Nr. 87 über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes;
Übereinkommen Nr. 98 über die Anwendung der Grundsätze des Rechtes auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverträge;
Entschluß über Arbeitsbeziehungen im Binnenverkehr, angenommen von der 1947 durchgeführten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO;
Empfehlungen über Kollektivverträge und freiwillige Schlichtungsverfahren, angenommen von der Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1951;
- b) Das Recht der japanischen Bürger zu gewährleisten und zu schützen, friedfertig in der Öffentlichkeit zu demonstrieren, um ihren Auffassungen über jegliche, das Leben der menschlichen Gesellschaft berührende Fragen Ausdruck zu geben und die öffentlichen Behörden von der Berechtigung dieser Auffassungen zu überzeugen;
- c) Das Recht der Lohnempfänger zu gewährleisten und zu schützen, ihre Arbeitskraft vorzuenthalten, wenn sie glauben, daß ihnen ein Unrecht angetan wird.

Der Kongreß erklärt, daß das von der japanischen Regierung beantragte Gesetz zum Verbot von Generalstreiks wirkungslos sein wird, da dem Gesetz nur Geltung verschafft werden könnte, wenn die Regierung bereit wäre, Gewalt anzuwenden, um einen solchen Schritt zu unterdrücken, ein Schritt, der in einem demokratischen Staat undenkbar ist.

Er unterstützt die bei der ITF angeschlossenen japanischen Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bestrebungen, eine Sozialgesetzgebung zu entwickeln und zu erhalten, die eines Staates, in dem Demokratie und soziale Gerechtigkeit herrschen, würdig ist.

Eisenbahnen

Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im elektrischen Betrieb

Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Eisenbahner haben anlässlich der Internationalen Konferenz am 18. Juli in Stockholm festgestellt,

daß die elektrische Zugförderung der Eisenbahnen Rationalisierungsmaßnahmen ermöglicht, die zu einer bedeutenden Leistungssteigerung des Lokomotivpersonals führen,

daß die Arbeiter ein Anrecht darauf haben, der durch technische Fortschritte erzielten Vorteile teilhaftig zu werden und daß es jedem Gerechtigkeitssinn widersprechen würde, wenn derartige Fortschritte zum Anlaß genommen würden, die Arbeitsverhältnisse zu verschlechtern,

daß die elektrische Zugförderung vom Lokomotivpersonal berufliche Kenntnisse und Eignungen voraussetzt, welche denjenigen des Lokomotivpersonals im Dampfdienst ebenbürtig sind,

daß die körperliche Beanspruchung im elektrischen Dienst zweifellos geringer, dagegen die geistige Ermüdung größer ist als im Dampfdienst, daß die auf dem Lokomotivpersonal lastende Verantwortung in beiden Fällen dieselbe ist, und

erklärt, daß zwischen dem Lokomotivpersonal beider Zugförderungsarten hinsichtlich der Entlohnung und Bewertung des Berufes unter keinen Umständen ein Unterschied gemacht werden kann.

Streikrecht der griechischen Eisenbahner

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die neue griechische Verfassung das Streikrecht der Eisenbahner abgeschafft hat.

Der Kongreß erklärt, daß zur Streikwaffe nur dann gegriffen werden kann, wenn alle friedfertigen Mittel zur Erlangung von Gerechtigkeit versagt haben.

Der Kongreß erklärt ferner:

- a) Es ist Pflicht der Regierungen und Parlamente, anzustreben, daß die Möglichkeit von Konflikten zwischen der Forderung der Transportarbeiter nach gerechten Arbeitsbedingungen und anderen Interessen vermieden wird.
- b) Es ist Pflicht der Arbeitgeber im Verkehr und der Gewerkschaften der Transportarbeiter sowie der Regierungen und Parlamente, Regeln der Arbeitsbeziehungen aufzustellen und Einrichtungen zu schaffen, die geeignet sind, die soziale Gerechtigkeit durch Verhandlungen und Vereinbarungen zu gewährleisten.
- c) Transportarbeiter zwingen, unter Bedingungen zu arbeiten, denen sie nicht freiwillig zustimmen und sie zu diesem Zwecke des Rechts berauben, ihre Arbeitskraft vorzuenthalten, ist eine Handlung, die einer freien Gesellschaft unwürdig und mit sozialer Gerechtigkeit unvereinbar ist.

Achtstundentag auf den griechischen Bahnen

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, stellt fest:

- a) Die griechische Regierung hat das Internationale Arbeitsübereinkommen über den Achtstundentag ratifiziert.
- b) Trotz wiederholt abgegebener Versprechen hat die griechische Regierung den Achtstundentag auf den Eisenbahnen nicht ganz zur Anwendung gebracht.

- c) Im Mai 1952 wurde auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem griechischen Eisenbahnverband und den Ministerien für Arbeit und für Verkehr eine Verordnung über die Anwendung des Achtstundentages auf den Eisenbahnen ausgearbeitet, die vom König unterzeichnet wurde.
- d) Der griechische Arbeitsminister, der seine Regierung auf der 35. Session der Internationalen Arbeitskonferenz (1952) vertrat, erklärte, daß die Frage durch Verordnung geregelt sei.
- e) Ungeachtet dieser Erklärung ist die Verordnung bisher nicht veröffentlicht worden.

Der Kongreß

- 1. protestiert gegen diese Verschleppung durch die griechische Regierung;
- 2. fordert die griechische Regierung auf, die Verordnung unverzüglich in Kraft zu setzen;
- 3. beauftragt das Sekretariat der ITF, weiterhin bei der griechischen Regierung vorstellig zu werden, bis die Angelegenheit zufriedenstellend geordnet ist.

Durchführung des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 in der Saar

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend in Stockholm vom 16. bis 23. Juli 1952, nimmt zur Kenntnis, daß die Regierung des Saarlandes den Eisenbahnern das in der Genfer Konvention Nr. 98 vorgesehene Kollektivvertragsrecht vorenthält und bedauert, feststellen zu müssen, daß sie auf zwei einschlägige Schreiben der ITF nicht geantwortet hat.

Der Kongreß erklärt:

- a) Indem die Regierung des Saarlandes die Eisenbahner von dem Anwendungsbereich des Internationalen Arbeitsübereinkommens Nr. 98 ausnimmt, handelt sie im Widerspruch zu den Grundsätzen der Demokratie.
- b) Die Nichtbeantwortung der Schreiben der ITF steht in scharfem Gegensatz zu den Gepflogenheiten, die bei anderen Regierungen im Verkehr mit der ITF üblich sind.

Der Kongreß legt es der Regierung des Saarlandes dringend nahe, sich in den Arbeitsbeziehungen an demokratische Grundsätze zu halten, indem sie die Internationale Arbeitskonvention Nr. 98 auf die Eisenbahner anwendet.

Häfen

Hafeninspektion

Angesichts der großen Bedeutung der Schaffung möglichst guter Sicherheitsverhältnisse in den Häfen, und angesichts der Tatsache, daß in dieser Hinsicht in verschiedenen Ländern Raum für eine bedeutende Verbesserung vorhanden ist, fordert die anlässlich des 22. Kongresses der Internationalen Transportarbeiter-Föderation am 18. Juli 1952 in

Stockholm tagende Hafenarbeiterkonferenz die Regierungen eindringlich auf, dieser Frage größtmögliche Aufmerksamkeit zu schenken im Hinblick auf die Einführung möglichst guter Sicherheitsvorschriften in den Häfen und insbesondere auch einer Hafenspektion, die die volle Einhaltung dieser Vorschriften gewährleistet.

Die Konferenz weist auf die Vorteile einer besonderen Hafenspektion in den Hauptzentren des Güterumschlags bzw. einer Verknüpfung dieser Aufsicht mit der allgemeinen Fabrikinspektion in kleineren Häfen hin.

Sie fordert die angeschlossenen Hafenarbeitergewerkschaften auf, Vorstellungen zu unternehmen, die geeignet sind, zu der erforderlichen Verbesserung der Sicherheitsvorschriften und der Inspektion in den Häfen zu führen.

Sie beauftragt das Sekretariat der ITF, Auskünfte über die Verfahren der Hafenspektion in den verschiedenen Ländern zusammenzutragen und den interessierten Gewerkschaften zur Verfügung zu stellen.

Schifffahrt

Internationale Schifffahrtspolitik

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bedauert, daß das Übereinkommen über die Schaffung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation vier Jahre nach seiner Annahme durch eine Konferenz der Vereinten Nationen, an der die Regierungen von nahezu 70 Staaten teilnahmen, darunter diejenigen aller großen Seefahrtsnationen der Welt, bei weitem noch nicht die erforderliche Zahl von Unterschriften erhalten hat.

Er ist der Auffassung, daß die Nichtdurchführung eines so wichtigen Instruments nicht nur die Lösung der in der Schifffahrt herrschenden Schwierigkeiten behindert, sondern auch berechnet ist, die Leistungsfähigkeit der Organisation der Vereinten Nationen herabzusetzen und damit die Aussicht auf Lösung der vielen allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Welt zu verringern.

Er stellt fest, daß die derzeitige Tendenz in der Weltschifffahrt auf eine hemmungslose Vergrößerung der Tonnage gerichtet ist und letzten Endes zu einer ernstlichen Störung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage führen muß, die eine Zunahme des chaotischen Wettbewerbs mit sich bringen und die Ausbreitung von Mißbräuchen fördern wird.

Er betont, daß das Bedürfnis für ein internationales regelndes Organ für die Schifffahrt größer ist denn je.

Er richtet deshalb einen dringenden Appell an die Organisation der Vereinten Nationen und die an ihr beteiligten Regierungen, sofortige Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß das IMCO-Übereinkommen von der erforderlichen Anzahl Staaten ratifiziert wird, damit die Organisation möglichst bald ins Leben tritt.

Organisierung der schweizerischen Schiffsbesetzungen

In den Kriegsjahren 1940 bis 1945 hat die schweizerische Eidgenossenschaft unter dem Druck der Umstände damit begonnen, ihre Versorgung durch die Inbetriebnahme einer Reihe von Schiffen unter schweizerischer Flagge sicherzustellen.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Erfahrung hinsichtlich der Seeschifffahrt gezeigt hat, daß die Schweiz eine Handelsflotte für Friedenszeiten besitzen muß, und daß infolgedessen die unter schweizerischer Flagge fahrenden Besetzungen zu organisieren sind, fordert der Kongreß den Schweizerischen Transportarbeiterverband (VHTL) auf, alle nützlichen Vorkehrungen zu treffen, um in enger Verbindung mit den der ITF angeschlossenen nationalen Organisationen eine Seemannsgewerkschaft zu bilden.

Hochseefischerei

Internationale Regelung der Arbeitsbedingungen

Der Kongreß gibt seiner großen Wertschätzung für die ausgezeichnete Arbeit Ausdruck, welche das Internationale Arbeitsamt bereits beim Studium der Verhältnisse in der Fischerei der Welt geleistet hat.

Der Kongreß betont die Notwendigkeit rascher Schritte zur Herbeiführung internationaler Gesetzesvorschriften über die Arbeitsbedingungen der Hochseefischer.

Der Kongreß appelliert deshalb an den Verwaltungsrat des IAA, ohne weiteren Aufschub den internationalen Ausschuß von Fischereisachverständigen einzusetzen.

Er appelliert an die Regierungen, prompt auf die an sie gerichtete Anfrage des IAA bezüglich der Fischerei zu reagieren, damit die Frage eines Internationalen Übereinkommens über die Arbeitsbedingungen der Fischer möglichst bald auf einer Internationalen Arbeitskonferenz besprochen werden kann.

Grenzen der Territorialgewässer

Das Fehlen klar definierter und international anerkannter Grenzen der Territorialgewässer führt notwendigerweise, insbesondere was die Hochseefischerei betrifft, zu Verwirrungen und Konflikten.

Es ist unbedingt notwendig, diese Lage zu beheben durch ein Internationales Übereinkommen, das sich auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und moralischen Rechte der Nationen stützt.

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beauftragt das Sekretariat der ITF, diese Frage bei der geeigneten internationalen Stelle zur Sprache zu bringen im Hinblick auf die Einführung eines Internationalen Übereinkommens.

Der Kongreß empfiehlt, daß bis dahin die durch Tradition und Gebrauch geschaffenen Grenzen der Territorialgewässer von allen Beteiligten respektiert werden.

Illegale Beschlagnahme von Fischereifahrzeugen

Der vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm tagende 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist aufs äußerste empört über die zahllosen Angriffe bewaffneter Kommunisten auf Fischereifahrzeuge verschiedener Nationalitäten, durch welche die Fischer in Gefangenschaft nach Sowjetrußland geführt worden sind, ja selbst ihr Leben verloren haben.

Der Kongreß appelliert an die Vereinten Nationen, die Regierungen und alle anderen zuständigen Stellen, unverzüglich entschlossene Schritte zu unternehmen, um solche Übergriffe zu verhindern. Der Kongreß ermächtigt das Exekutivkomitee der ITF, alle sich aufdrängenden Maßnahmen zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß die Hochseefischer ihren Beruf in Sicherheit ausüben können.

Zivile Luftfahrt

Anerkennung des Verbandes der mexikanischen Flugzeugpiloten

Die mächtige mexikanische Fluggesellschaft ist nicht gewillt, die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugführer als Verhandlungsorgan für ihr Personal anzuerkennen, und der mexikanische Arbeitsminister weigert sich in ungerechter Weise, der Vereinigung die Rechtsstellung einer Gewerkschaft einzuräumen.

Die Vereinigung hat gegen diese Weigerung beim Obersten Gerichtshof Mexikos Berufung eingelegt.

Die Flugzeugpiloten haben dasselbe Recht wie alle anderen Lohnempfänger, ihre Rechte und Interessen zu verteidigen.

Der 22. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, tagend vom 16. bis 23. Juli 1952 in Stockholm, unterstützt die Aktion des Generalsekretärs der ITF, der den Obersten Gerichtshof Mexikos dringend ersucht hat, der Vereinigung die geforderte Rechtsstellung einzuräumen.

Der Kongreß appelliert an den Obersten Gerichtshof und die Regierung Mexikos, Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß die mexikanische Fluggesellschaft die Vereinigung der mexikanischen Flugzeugpiloten anerkennt und mit ihr annehmbare Arbeitsbedingungen für ihr Personal aushandelt.

Er verspricht der Vereinigung seine volle Unterstützung in ihrem Versuch, die Anerkennung zu erzielen, die sie in die Lage versetzen würde, mit der Gesellschaft auf dieselbe Weise zu verhandeln, wie es für die vielen Gewerkschaften der Sektion der Zivilluftfahrt der ITF üblich ist.

Er beauftragt den Generalsekretär, diese Entschliebung der Regierung und dem Obersten Gerichtshof Mexikos zur Kenntnis zu bringen.

Abschuß von Zivilflugzeugen

Der Kongreß ist empört über die kürzlichen Luftzwischenfälle und insbesondere über die Beschießung des Kursflugzeuges der Air France auf dem Flug von Frankfurt nach Berlin mit Maschinengewehrfeuer.

Der Kongreß gibt seiner Anteilnahme mit den Mitgliedern der Besatzung Ausdruck, die bewundernswürdige Ruhe an den Tag legten.

Er weist die öffentliche Meinung auf die Gefahren solcher Methoden für die Entwicklung des Luftverkehrs hin, die sich so zynisch über Menschenleben hinwegsetzen. Selbst wenn ein Zivilflugzeug aus Versehen eine Grenze verletzt, geht es nicht an, daß die Rechte der nationalen Souveränität zum absichtlichen Abschluß führen, denn die Luftverkehrsvorschriften sehen solche Eventualitäten vor.

Der Kongreß ersucht die Regierungen, die es angeht, ihre ganze Autorität einzusetzen, um eine Wiederholung solcher Vorkommnisse zu verhindern.