

PROTOKOLL

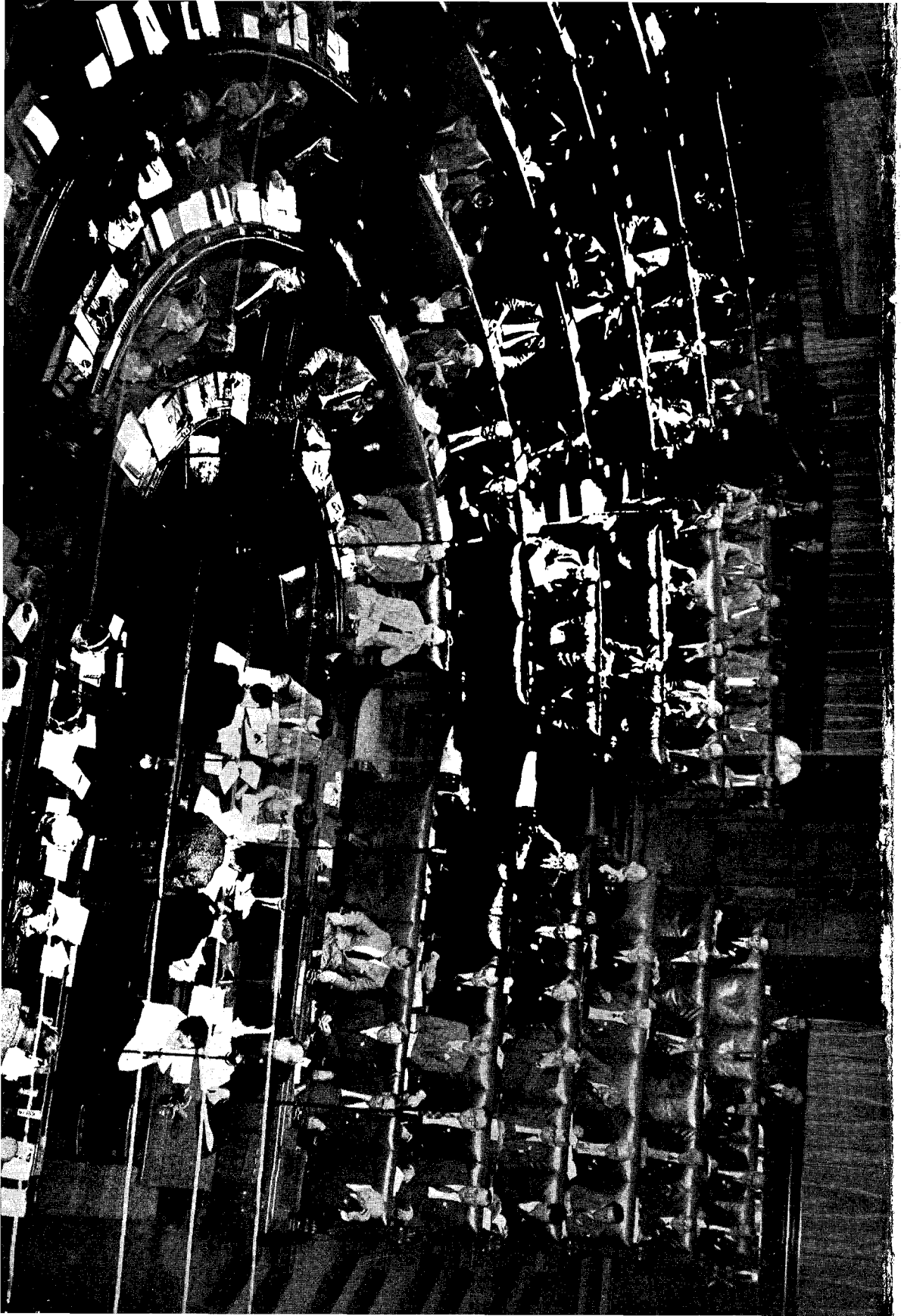
**ITF-KONGRESS
IN LONDON 1954
MIT BERICHTEN
FÜR DIE JAHRE
1952 UND 1953**



ITF

LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION



Union-Druckerei und Verlagsanstalt, Frankfurt a. M., Bockenheimer Ldstr. 134-138



X 2267

Inhalt

	Seite		Seite
Einleitung	5	Türkei	47
I. Verwaltung und interne Organi- sation	10	Neuseeland	47
Der Kongreß	10	Nigerische Eisenbahner	47
Der Generalrat	14	Nigerian Marine African Workers' Union	48
Das Exekutivkomitee	16	Amalgamated Dock Workers' Union of Nigeria and the Cameroons	48
Der Geschäftsführende Ausschuß	16	Indonesische Seemannsgewerkschaft	48
Rechnungsprüfer	17	Indonesische Eisenbahner	48
Rechnungsrevisoren	17	Dänische Gewerkschaft der Navi- gationsoffiziere	48
Veröffentlichungen	17	Schwedische Vereinigung der Ver- kehrspiloten	48
Amsterdamer Büro	17	All-Ceylon Railway Running Shed Workers' Union (Personal der Eisenbahn-Reparaturwerkstätten von Ceylon)	48
Prozeß gegen Twentsche Bank, Am- sterdam	18	Singapore Harbour Board Labour Union	49
Internationale Solidaritätsmarken	18	Pakistan Ships' Officers' Organi- zation	49
Das Sekretariat	19		
Vertretungen	20	V. Verschiedene Interventionen und Tätigkeiten	50
II. Mitgliederstand	23	Hilfe für Opfer der Überschwem- mungen:	
Neubeitritte	23	Holland und Großbritannien	50
Austritte	24	Südtalien	50
Verzeichnis der angeschlossenen Or- ganisationen	26	Chilian Maritime Workers' Confe- deration	50
III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen	34	Chinesische Seeleute auf amerika- nischen Schiffen	51
Französischer Hafenarbeiterverband	34	Kolumbische Eisenbahner	51
Beziehungen zwischen der französi- schen Force Ouvrière und den tu- nesischen Verbänden der Eisen- bahner	34	Lohnforderungen des Verbandes der Schiffsoffiziere, Norwegen	51
Gewerkschaftliche Erfassung von schweizerischen Seeleuten	35	Lohnkonflikt der isländischen Fischer Konflikt über die isländischen Ho- heitsgewässer	52
Fusion von indischen Organisations- tionen der Eisenbahner	35	Beschränkungen der gewerkschaft- lichen Rechte in Japan	52
Rhodesia Railways African Work- ers' Union (Southern Rhodesia)	35	Entlassung japanischer Eisenbahn- Gewerkschaftsfunktionäre	53
Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	36	Die Frage der Entgleisung von Matsukawa	53
Deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr — Internationale Ferienlehrgänge und Jugendsommerlager	36	Japanische Seefischer und die Rhee- Linie	53
Seafarers' International Union of North America — Ausländische Konkurrenz	37	Tunesischer Eisenbahnerverband	54
Kubanischer Seeleuterverband	37	Ostafrikanische Eisenbahner	57
Sanatorium des belgischen Trans- portarbeiterverbandes	38	Hafenarbeiter Ostafrikas	58
Belgische Eisenbahner helfen spani- schen Gewerkschaften	38	Verband der Eisenbahner von Uru- guay	58
Unterstützung italienischer Eisen- bahnergewerkschaften	38	Uruguayische Transportarbeiter	58
Trinidad and Tobago Seamen and Waterfront Workers Trade Union	39	Streiks in Frankreich	59
Finnischer Kraftwagenfahrer- verband	40	Hafenarbeiter in Zypern	59
Argentinische Gewerkschaftler im Exil	40	Seafarers' International Union of North America — Canadian District	60
Unterstützung französischer Ge- werkschaften	41	Indische Schiffsoffiziere	60
Französische Rheinschiffer	42	Eisenbahner von Trinidad und Tobago	61
Triester Eisenbahner	42	Verband des Personals der zivilen Luftfahrt von Kuba	61
Indischer Seeleuterverband	42	Der 8-Stunden-Tag bei den griechi- schen Eisenbahnen	62
IV. Beziehungen zu nichtangeschlos- senen Organisationen	44	Afrikanische Eisenbahner Rhode- siens	62
Irische Eisenbahner	45	Verband der mexikanischen Ver- kehrspiloten	63
Brasilien	45		
Neuer italienischer Lokführerver- band	46	VI. Regionale Organisation	64
Transportarbeitergewerkschaft, British-Guayana	47	New-Yorker Büro	64
		Zweigsekretariat Havanna	64

	Seite		Seite
Regionales Informationsbüro in Bombay	65	Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden (Anhang III)	137
Indische Seeleute	66	Koordinierung des europäischen Verkehrswesens (Anhang IV)	142
Pakistanische Seeleute	67	Finanzbericht für 1952 und 1953	169
Asiatische Eisenbahner	68	Tagesordnung	195
Afrika	69	Eingereichte Entschlüsse und Anträge	196
VII. Internationale Gewerkschaftsfragen	70	Eröffnungsfeierlichkeiten und Ansprachen	207
Beziehungen zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten	70	Ansprache des Präsidenten	213
Beteiligung der IBS an der regionalen Tätigkeit des IBFG	71	Wahl der Mandatsprüfungs- und Resolutionsausschüsse	221
VIII. Beziehungen zu verschiedenen internationalen Organisationen	72	Tätigkeitsbericht	222
Internationale Arbeitsorganisation	72	Finanzbericht	254
Internationale Vereinigung für den Güterumschlag	76	Mitgliedsbeiträge	254
IAO-Ausschuß für Emigrantenbeförderung	77	Bericht des Mandatsprüfungsausschusses	260
Inter-governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)	77	Beziehungen zum IBFG und anderen internationalen Körperschaften	264
Collective Economy Congress (Kongreß für Gemeinwirtschaft)	78	Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern	271
Nominierung für Mitgliedschaft der JMC	78	Wahl des Generalrats	280
Gemeinsamer Ausschuß der IAO/WGO über Hygiene der Seeleute	79	Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden	283
NATO	79	Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion	301
Konferenz der Verkehrsminister der Wirtschaftskommission für Europa	80	Bericht über die Konferenz der Hafendarbeitersektion	303
IX. Sektionsberichte	83	Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion	306
Seeleutesektion	83	Konferenz der Sektion des Personals der Zivilluffahrt	311
Schiffe unter Panama- und ähnlichen Flaggen	92	Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion	317
Sektion der Hafendarbeiter	97	Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses	320
Eisenbahnersektion	102	Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer	321
Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr	110	Wahl des Exekutivkomitees	328
Sektion der Hochseefischer	118	Bericht über die Konferenz der Straßenverkehrsarbeiter	333
Sektion für Zivilluffahrt	121	Gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafendarbeiter und Seeleute	335
Sektion der Binnenschiffer	124	Bericht über die Konferenz der Binnenschiffersektion	337
X. Verschiedenes	127	Koordination des europäischen Verkehrswesens	342
Fehlschlag des Perönistischen Transportarbeiter-Kongresses	127	Wahl der Sekretäre	342
Neue Internationale des Personals der Zivilluffahrt	127	Wahl der Rechnungsprüfer	343
Propaganda der ITF in Spanien	128	Sitz der ITF	343
Nachrufe	128	Termin und Ort des nächsten Kongresses	343
Personelle Angelegenheiten	128	Erster Bericht des Resolutionsausschusses	343
Die Beziehungen zum IBFG und den übrigen internationalen Berufssekretariaten (Anhang I)	129	Zweiter Bericht des Resolutionsausschusses	359
Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern (Anhang II)	134	Teilnehmerverzeichnis	361
		Rednerliste	371

Einleitung

Wieder einmal erstatten wir unsern zweijährigen Bericht über die Tätigkeit der ITF. Gemäß dem bei uns üblichen Brauch bringen wir als Einleitung einen ganz kurzen Überblick über die internationale Lage, soweit sie die ITF betrifft.

Am Anfang der Berichtszeit, im Januar 1952, zählte die ITF 4 594 896 und am Ende der Berichtszeit, im Dezember 1953, 4 715 315 Mitglieder. In dieser Zeit stieg die Zahl der Mitgliedsverbände von 145 auf 151, während die Anzahl der in der ITF vertretenen Länder unverändert 49 blieb.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß es der ITF in den beiden letzten Jahren, die durchaus nicht frei von Schwierigkeiten gewesen sind, gelungen ist, sich — was die Mitgliederzahl betrifft — fest auf ihrem Posten zu behaupten. Wir glauben auch sagen zu dürfen, daß dieser Bericht, den wir dem Kongreß in London vorlegen, Zeugnis dafür ablegen wird, daß die Bemühungen der ITF während dieser Zeit, ihren angeschlossenen Verbänden und deren Mitgliedern weiterhin wertvolle Dienste zu erweisen, von Erfolg begleitet waren.

Gewiß gibt es noch Millionen von Transportarbeitern, sowohl organisierte als auch unorganisierte, die der ITF noch nicht angehören. Sie befinden sich jedoch zum großen Teil in Gebieten, die der ITF zur Zeit entweder aus politischen Gründen nicht zugänglich oder wirtschaftlich und sozial unterentwickelt sind, so daß dort mit einer Ausweitung des Mitgliedsbereiches mit Hilfe der normalen Methoden nicht zu rechnen ist.

In den übrigen Ländern der Welt mit gut entwickelten Gewerkschaftsbewegungen und fest verankerten demokratischen Regierungsformen hat die ITF sehr festen Fuß gefaßt. Nichtsdestoweniger kommen auch in diesen Gebieten noch Gewerkschaften und Länder für Mitgliedschaft in Betracht, in erster Linie auf dem amerikanischen Kontinent und in Australasien, wo noch viel Arbeit zu leisten ist. Wie aus den einschlägigen Abschnitten des vorliegenden Berichtes hervorgeht, haben wir dieser Angelegenheit unsere Aufmerksamkeit zugewandt. Wir hoffen, daß es uns anläßlich des nächsten zweijährlichen Berichtes möglich sein wird, über einen Mitgliederzuwachs in jenen Ländern berichten zu können.

In der Tatsache, daß es der ITF gelungen ist, ihren Schwung nach vorwärts beizubehalten, spiegeln sich die außerordentlich gesunden Verhältnisse der Mitgliedsverbände wider, die sozusagen das Rückgrat der ITF bilden. Diese sind die Verbände der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter, Binnenschiffer, Hafenarbeiter, Seeleute, Hochseefischer und des Personals der Zivilluftfahrt, in den Ländern, in denen sich die freie Gewerkschaftsbewegung zu einem integralen Teil der Gesellschaftsordnung entwickelt hat. Aus den im vorliegenden Bericht enthaltenen Statistiken läßt sich ersehen, daß diese Verbände ihren Mitgliederstand entweder im großen und ganzen beibehalten oder erhöht haben. Infolge des hohen Grades der gewerkschaftlichen Erfassung, der in vielen Fällen bereits erreicht worden ist, stellt dies eine Leistung dar, für die wir ihnen unseren herzlichsten Glückwunsch aussprechen müssen. Dieser Erfolg wäre ihnen versagt geblieben, wenn es ihnen nicht gelungen wäre,

TEIL II

PROTOKOLL

Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßungsansprachen
2. Ansprache des Präsidenten
3. a) Wahl des Mandatprüfungsausschusses
b) Wahl des Entschließungsausschusses
4. Geschäftsordnung
5. Tätigkeitsbericht für die Jahre 1952 und 1953
6. Finanzbericht für die Jahre 1952 und 1953
7. Mitgliedsbeiträge
8. Beziehungen zum IBFG und andern Internationalen Berufssekretariaten
9. Die freie Gewerkschaftsbewegung in unterentwickelten Ländern
10. Der Anteil der Organisationen der Transportarbeiter am Kampf für Demokratie und Frieden
11. Koordinierung des europäischen Verkehrswesens
12. Eingereichte Entschließungen und Anträge
13. W a h l e n :
 - a) Generalrat
 - b) Exekutivkomitee
 - c) Geschäftsführender Ausschuß
 - d) Generalsekretär
 - e) Stellv. Generalsekretär
 - f) Rechnungsprüfer
14. Sitz der ITF
15. Zeitpunkt und Ort des nächsten Kongresses

Eingereichte Entschlüsse und Anträge

In Ausübung ihres Rechts auf Grund des Artikels VI, Abs. 13, der Satzungen der ITF hat eine Reihe von Mitgliedsorganisationen die nachstehend angeführten neunzehn Anträge eingereicht:

1. Präambel der Satzungen

Den dritten Satz der Präambel durch die Einfügung der unterstrichenen Worte abzuändern:

„Sie steht ein für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit, für die *Emanzipierung der nichtselbständigen Völker* und bekämpft den Totalitarismus, den *Kolonialismus* und die Aggression in allen ihren Formen.“

Unterebreitet vom Tunesischen Eisenbahnerverband

2. Vertretung Afrikas in den Organen der ITF

Der Kongreß wird eingeladen, zu beschließen, Afrika einen Sitz im Exekutivkomitee der ITF und im Ausschuß der Sektion der Eisenbahner einzuräumen.

Unterebreitet vom Tunesischen Eisenbahnerverband

3. Tätigkeit der ITF in der arabischen Welt

Der Kongreß wird eingeladen, zu erwägen:

- I. Die Veröffentlichung der Zeitung der ITF in arabischer Sprache;
- II. Die Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Nordafrika;
- III. Die Einberufung einer Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF in Tunis.

Unterebreitet vom Tunesischen Eisenbahnerverband

4. Technischer und moralischer Beistand

In Anbetracht der Tatsache,

daß dem angeschlossenen Verband der Transportarbeiter von Kenya eine normale Entwicklung seiner Tätigkeit infolge der durch den Notzustand hervorgerufenen Hindernisse unmöglich ist;

daß der Präsident, Generalsekretär und neun weitere Funktionäre und Angestellte des Verbandes in Gefangenenlagern angehalten werden;

daß die Leitung des Verbandes des Beistandes und der Anleitung bedarf, um die Verhandlungsfreiheit und die Abschaffung hindernder Gesetze durchzusetzen und innerbetriebliche Beziehungen wie die in demokratischen Ländern üblichen herzustellen;

daß die Erfahrungen in Rhodesien bewiesen haben, daß technische und moralische Hilfeleistung durch einen erfahrenen Gewerkschaftsfunktionär geeignet sind, sowohl im Hinblick auf den Mitgliederstand als auch auf Arbeitgeber/Arbeitnehmerbeziehungen, zum Fortschritt angeschlossener Organisationen beizutragen;

ersucht der Kongreß

den Generalsekretär, Ostafrika einen Besuch abzustatten und Mittel und Wege zur Hilfeleistung an Transportarbeiter- und Eisenbahnerverbände jenes Gebietes zu prüfen;

das Exekutivkomitee, Funktionären ostafrikanischer Transportarbeiterverbände Stipendien zu gewähren, um es ihnen zu ermöglichen, sich die entsprechende Schulung zur Erfüllung ihrer Aufgaben in einem industriellen Lande anzueignen;

und beschließt,

den Mitgliedsorganisationen in Ostafrika einen Sitz im Exekutivkomitee einzuräumen.

Unterbreitet von 'Transport and Allied Workers' Union, Kenya

5. Rassendiskriminierung

In Anbetracht der Tatsache, daß afrikanischen Arbeitnehmern in Kenya und andern afrikanischen Gebieten die Annahme gelernter Arbeit in der Transportindustrie verweigert wird,

ersucht der Kongreß das Exekutivkomitee, bei den in Frage kommenden Regierungen der Mutterländer vorstellig zu werden, um die rückgängigmachung aller auf Rassenunterschieden beruhenden diskriminierenden Gesetzgebung in der Industrie durchzusetzen.

Unterbreitet von Transport and Allied Workers' Union, Kenya

6. Kolonialarbeiter und die IAO

Der Kongreß

unterstützt die Forderung der kolonialen Arbeiterschaft nach direkter Vertretung auf der Internationalen Arbeitskonferenz, im Verwaltungsrat und allen andern Gremien der IAO, in denen es um die Interessen dieser Arbeitnehmer geht, und

ersucht das Exekutivkomitee, an zuständiger Stelle die erforderlichen Schritte zu unternehmen im Hinblick auf die Errichtung einer Zweigstelle der IAO in Afrika mit der Aufgabe, die Durchführung von auf koloniale Arbeitnehmer anwendbaren Konventionen und Empfehlungen zu überwachen.

Unterbreitet von Transport and Allied Workers' Union, Kenya

7. Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter von Bombay

Die meisten der im Hafen von Bombay beschäftigten Hafendarbeiter sind Gelegenheitsarbeiter. Wiederholte Bestrebungen des Verbandes der Hafendarbeiter von Bombay, die indische Regierung zur Einführung einer Garantielohnordnung für alle Kategorien von Hafendararbeitern zu bewegen, sind fehlgeschlagen.

Die einzige Garantielohnordnung, die zugunsten der Hafendarbeiter von Bombay eingeführt worden ist, beschränkt sich auf die Sektion der Steuer. Die an Land beschäftigten Arbeitnehmer des Bombay Port Trust sind in den Geltungsbereich dieser auf öffentlich-rechtlicher Grundlage beruhenden Ordnung nicht einbezogen worden. Die Behörden des Bombay Port Trust haben sich die ihnen aus ihrer eigenen privaten Garantielohnordnung erwachsenden Vorteile zunutze gemacht, um die Zahl der Gelegenheitsarbeiter zu vergrößern, und gleichzeitig haben sie die Anzahl der registrierten Arbeiter herabgesetzt. Als Ergebnis dieser Maßnahmen sind gegenwärtig beim Port Trust 4500 Gelegenheitsarbeiter und nur 1700 registrierte Arbeiter beschäftigt.

Für Kohlenarbeiter, Behauer und Anstreicher, Fahrer der Hafensegelboote (Bunder), Leichterfahrer, Tallyleute, mit dem Verladen von

Getreide beschäftigte und andere Arbeiter, die im Dienste von Agenturen die Verladearbeit an Land im Hafen von Bombay erledigen, gibt es ebenfalls keine Garantielohnordnungen.

Die Löhne der an Land beschäftigten Arbeitnehmer des Port Trust sind sehr niedrig. Sie erhalten einen Mindestlohn von 3,11 Rupien je Tag. Die Entlohnung der Stauer liegt dagegen etwas höher. Gegenwärtig erhalten sie einen Mindestlohn von 3,14,0 Rupien je Tag.

Die Löhne der Stauer im Hafen von Kalkutta sind beträchtlich höher. Der Verband der Hafentarbeiter von Bombay hat sich seit April 1953 für eine Erhöhung der Lohnsätze der Arbeitnehmer des Bombay Port Trust und der Stauer eingesetzt. Der Zweck dieser Forderung ist die Angleichung der Lohnsätze an die der Stauer im Hafen von Kalkutta.

Die Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter lassen ebenfalls sehr zu wünschen übrig. Badeanstalten, Aufenthaltsräume mit Gelegenheit zum Ausruhen, Schlafräume für Nachtarbeiter, Kantinen, einwandfreies Trinkwasser, Schutzkleidung und -ausrüstung für das Hantieren mit gefährlichen Ladungen und Warteräume für Hafentarbeiter gibt es nicht. Derartige Einrichtungen werden auf Grund von internationalen Konventionen als wesentliche Erfordernisse bezeichnet.

Weder die Arbeitgeber noch die Regierung stellen den Hafentarbeitern Wohngelegenheiten zur Verfügung. Die Behörden des Bombay Port Trust haben höchstens 300 ihrer Arbeitnehmer untergebracht. Selbst diejenigen, für die Wohnungen gefunden werden, müssen in Einzimmerwohnungen ohne Licht, Lüftung und Wasserversorgung leben. Die Forderung nach Bereitstellung von Wohnungen für alle Hafentarbeiter ist von den Arbeitgebern abgewiesen worden.

Über eine Reihe weiterer Angelegenheiten bestehen ebenfalls Meinungsverschiedenheiten zwischen Hafentarbeitern und Arbeitgebern. Diese Streitfälle sind seit April 1953 auf der Tagesordnung und trotz wiederholter Ansuchen an die Regierung ist nichts unternommen worden, um sie entweder auf dem Wege direkter Verhandlungen oder durch Schiedsgerichtsentscheid beizulegen.

Der Verband der Hafentarbeiter von Bombay befindet sich in einer schwierigen Lage. Er kann die Arbeiter nicht auffordern, zur Unterstützung dieser angemessenen Forderungen in den Streik zu treten. Auf Grund des Gesetzes über industrielle Streitfälle vom Jahre 1947 hat die indische Regierung das Recht, jeden Streik als illegal zu erklären. Ferner ist die Regierung ermächtigt, jedermann wegen Beteiligung an Streiks auf Grund des Schutzhaftgesetzes ins Gefängnis zu werfen. Angesichts dieser Komplikationen erachtet es die ITF für notwendig, den Hafentarbeitern vom Bombay bei ihrem Kampf gegen die Arbeitgeber zum Zwecke der Verwirklichung ihrer angemessenen Forderungen zur Seite zu stehen. Aus diesem Grunde bietet die ITF dem Hafentarbeiterverband von Bombay ihre uneingeschränkte Unterstützung an. Sie ersucht ferner die in allen Häfen der Welt beschäftigten Hafentarbeiter, den Hafentarbeitern von Bombay dadurch zu helfen, daß sie die Abfertigung von Schiffen verweigern, die in Bombay durch Streikbrecher be- oder entladen worden sind.

Unterbreitet vom Verband der Hafentarbeiter von Bombay

8. Verbot der Herstellung oder der Verwendung von A- und H-Bomben

Die über Hiroshima und Nagasaki abgeworfenen Atombomben töteten in einem Augenblick Hunderttausende von Menschen — das schrecklichste Unglück in der Geschichte, das die japanischen Arbeiter nie vergessen werden —, und das Experiment mit einer Wasserstoffbombe März 1954 verursachte 23 japanischen Seeleuten schwere Verletzungen. Alle Völker der Welt sind sich der grausigen Katastrophe bewußt, die über die gesamte Menschheit durch die Verwendung von A- oder H-Bomben hereinbrechen kann, und sind bestrebt, das furchtbare Ergebnis einer Konkurrenz in der Verwendung von Atomwaffen nicht zur Tatsache werden zu lassen.

Aus diesem Grunde schlagen die japanischen Transportarbeiter, die dieses Elend dreimal mitmachen mußten, dem Kongreß der ITF 1954 vor, die folgenden Entschlüsse anzunehmen:

- a) Die ITF fordert das Verbot der Herstellung oder Verwendung von A- und H-Bomben und fordert ferner,
- b) daß die bereits erzeugten A- und H-Bomben einer internationalen Kontrolle unter der Überwachung der Vereinten Nationen unterstellt werden.

Unterbreitet vom Verband der Staatseisenbahner und dem Verband der Arbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe, Japan

9. Gewerkschaftsrechte der japanischen Eisenbahner

Der Kongreß,

in Anbetracht der Tatsache,

daß die japanische Gesetzgebung die Eisenbahner und Arbeiter im städtischen Personenverkehr des Streikrechtes beraubt, und dem Recht ihrer Organisationen, sich an der Festlegung ihrer Arbeitsbedingungen durch Verhandlungen und Kollektivverträge zu beteiligen, schwerwiegende Beschränkungen auferlegt;

daß es den Verwaltungen, die die soziale Funktion des Arbeitgebers ausüben, auf Grund der geltenden japanischen Gesetze möglich ist, Arbeiter, die in den Streik treten, ihres Lebensunterhaltes zu berauben, sich zu weigern, mit den zuständigen Organisationen über Arbeitsbedingungen zu beraten, das Funktionieren der Kollektivverhandlungsordnungen zu stören und aus ihnen Scheinverhandlungen zu machen, gewisse Arbeitnehmer des Rechtes zu berauben, ihrer Gewerkschaft anzugehören und sich in die internen Angelegenheiten der Gewerkschaftsorganisationen einzumischen;

daß die japanische Regierung eine Revision der einschlägigen Gesetze beabsichtigt, um die Benachteiligung der Gewerkschaften der Eisenbahner und Transportarbeiter den Arbeitgebern gegenüber noch zu verschärfen;

daß diese reaktionäre Sozialpolitik geeignet ist, nicht nur den Eisenbahnern und Transportarbeitern in Japan, sondern auch in den übrigen Ländern Asiens und der ganzen Welt zu schaden;

appelliert an die Regierung Japans, die erforderlichen Schritte zur Revision der geltenden Gesetze zu unternehmen, um sie den Konzeptionen der demokratischen Welt anzupassen, wie sie in verschiedenen Do-

kumenten und Verträgen der Internationalen Arbeitsorganisation und insbesondere in der vom Binnenverkehrsausschuß der IAO im Jahre 1947 gebilligten Entschließung über die industriellen Beziehungen im Verkehrswesen zum Ausdruck kommen;

beauftragt das Sekretariat der ITF, die vorliegende Resolution der Regierung Japans zur Kenntnis zu bringen.

Unterbreitet vom Verband der Staatseisenbahner und dem Verband der Arbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe, Japan

10. Regelung der Arbeitskonflikte in Japan

Der Kongreß,

in Anbetracht der Tatsache,

daß auf Grund der japanischen Gesetzgebung der Streik bei den Eisenbahnen und in den städtischen Verkehrsbetrieben untersagt ist und Arbeitskonflikte in diesen Industrien dem obligatorischen Schiedsspruch unterworfen sind;

daß das einschlägige Gesetz den Behörden, die die Funktion des Arbeitgebers ausüben, das Recht einräumt, den Schiedsgerichtsentscheid abzulehnen oder abzuändern, den Arbeitern und ihren Organisationen jedoch dieses Recht vorenthält;

daß die Verwaltung der Staatsbahnen mit Unterstützung der Regierung in den letzten fünf Jahren viermal einen Schiedsgerichtsentscheid zur Gänze abgelehnt hat, durch den ihren 400 000 Bediensteten Erhöhungen ihrer Bezüge gewährt worden wären;

daß sich der Verband der Staatseisenbahner gegen diese willkürlichen, selbstherrlichen und ungerechten Handlungen zur Wehr gesetzt hat, indem er seine Mitglieder aufforderte, während bestimmter Zeiträume die Dienstvorschriften buchstäblich zu befolgen und sich die Bestimmungen über den Urlaub zum Zwecke einer Arbeitsniederlegung in größerem Maßstabe zunutze zu machen;

daß die Eisenbahnverwaltung Repressalien ergriffen hat, indem sie den Präsidenten, Vizepräsidenten und Generalsekretär der Organisation sowie ihre Nachfolger und fünfzehn Funktionäre ihres Postens enthoben hat;

daß es in den Verkehrsbetrieben der Gemeinde von Sapporo zu einem analogen Konflikt gekommen ist, der zur Entlassung der fünf wichtigsten leitenden Funktionäre des betr. Verbandes geführt hat;

daß die Regelung von Arbeitskonflikten durch obligatorische Schiedsgerichtsentscheide einen unzureichenden Ersatz für das Streikrecht darstellt, da sie den Arbeitnehmern, indem sie sie der Handlungsfreiheit beraubt, das letzte Mittel zur Erlangung einer gerechten Regelung vorenthält;

daß eine obligatorische Schiedsgerichtsordnung, die die Freiheit der Arbeitnehmer vernichtet und die der Arbeitgeber wahrnt, den Willen des Arbeitgebers zur höchsten Schiedsgerichtsinstanz erhebt und die Arbeitnehmer einer autokratischen Ordnung unterwirft und daher doppelt zu verurteilen ist;

daß das betreffende Gesetz eines demokratischen und zivilisierten Staates unwürdig ist und daß die Vorgangsweise der Verwaltung der Staats-

bahnen und der Gemeindeverwaltung von Sapporo eine flagrante Verneinung der Gerechtigkeit und Unterdrückungsakte darstellen, die nur eines totalitären Regimes würdig sind;

beauftragt das Exekutivkomitee und das Sekretariat der ITF, bei den gesetzgebenden Gremien und der Regierung Japans zu intervenieren, um sie zu veranlassen, in ihrem Lande die gewerkschaftliche Freiheit einzuführen, wie sie in der demokratischen Welt aufgefaßt wird, die ungerechten Gesetze über die Regelung der Arbeitskonflikte im Verkehrswesen abzuändern und die den Repressalien der Arbeitgeber zum Opfer gefallenen Gewerkschaftsführer wieder einzustellen;

bekundet seine Solidarität mit den japanischen Transportarbeitern und ermutigt sie, unablässig weiter bestrebt zu sein, in ihrem Lande eine authentische Demokratie zu errichten, die dem Ideal der Gerechtigkeit gewidmet ist.

Unterbreitet vom Verband der Staatseisenbahner und dem Verband der Arbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe, Japan

11. Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen

Der Kongreß,

in Anbetracht der Tatsache,

daß die Ursachen von Unfällen im modernen Eisenbahn- und Straßenverkehr oft sehr komplexer Natur sind und häufig nur von erfahrenen Sachverständigen ausfindig gemacht werden können;

daß die Gerichtshöfe normalerweise aus Personen zusammengesetzt sind, die im allgemeinen nicht die erforderlichen technischen Kenntnisse und besonderen Erfahrungen besitzen, die notwendig sind, um mit Sicherheit die Verantwortlichkeit der Urheber und der Opfer der Unfälle festlegen zu können, und die berufen sind, Urteile über in Unfälle verwickelte Transportarbeiter zu fällen;

daß die legitimen Interessen von Transportarbeitern, gegen die ein Gerichtsverfahren auf Grund der Anklage eingeleitet wird, einen Unfall verschuldet zu haben, infolge der technischen Inkompetenz der Gerichtsinstanzen geschädigt werden;

vertritt die Ansicht, daß Verkehrsunfälle bei den Eisenbahnen und im Straßenverkehr in den Zuständigkeitsbereich besonderer Gerichtsinstanzen fallen sollten, die aus Personen bestehen, die technische Kenntnisse und praktische Erfahrungen im Verkehrswesen besitzen, und daß den ordentlichen Gerichtshöfen in jenen Fällen, in denen Verkehrsunfälle weiterhin der Behandlung durch diese Instanzen vorbehalten bleiben, Sachverständige in beratender Eigenschaft zur Seite stehen sollten;

beauftragt das Exekutivkomitee und das Sekretariat der ITF, Mittel und Wege zu erwägen, um diese Frage auf die Tagesordnung eines zuständigen Organs der IAO zu bringen im Hinblick auf eine internationale Regelung, die geeignet wäre, Transportarbeiter vor ungerechten Verurteilungen zu schützen.

Unterbreitet vom Verband der Staatseisenbahner und dem Verband der Arbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe, Japan

12. Intensivierung des internationalen Handels

Der zweijährliche Kongreß der ITF heißt die leichte Besserung in den internationalen Handelsbeziehungen willkommen und fordert die Mitgliedsorganisationen auf, bei ihren Regierungen darauf zu dringen, daß schnellstens freundschaftliche Beziehungen zu allen Ländern hergestellt werden, die bereit sind, allgemeine Handelsverträge abzuschließen, insbesondere jene Länder, in denen die von den Gewerkschaften ausgehandelten Arbeitsbedingungen ordnungsgemäß eingehalten werden.

Unterbreitet vom britischen Landesverband der Eisenbahner

13. Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern

Der zweijährliche Kongreß der ITF stellt mit Befriedigung fest, daß Bemühungen unternommen worden sind, um den Grad der gewerkschaftlichen Erfassung in rückständigen Ländern zu erhöhen, und fordert dringend, daß diese Bestrebungen in Zusammenarbeit mit dem IBFG intensiviert werden.

Unterbreitet vom britischen Landesverband der Eisenbahner

14. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge

Der Kongreß beschließt eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um fünfundzwanzig Prozent.

Unterbreitet vom holländischen Verband der Schiffsoffiziere

15. Umwandlung der zusätzlichen, freiwilligen Mitgliedsbeiträge in obligatorische Mitgliedsbeiträge

Der Kongreß in Stockholm im Juli 1952 hat die Mitgliedsbeiträge der ITF pro Jahr und 1000 Mitglieder wie folgt festgelegt:

£ 15. 8. 0	für die ersten	50 000 Mitglieder
£ 14. 6. 0	für die zweiten	50 000 Mitglieder
£ 13. 4. 0	für die dritten	50 000 Mitglieder
£ 12. 2. 0	für die vierten	50 000 Mitglieder
£ 11. 0. 0	für die fünften	50 000 Mitglieder
£ 9.18. 0	für die sechsten	50 000 Mitglieder
£ 8.16. 0	für die siebenten	50 000 Mitglieder
£ 7.14. 0	für die achten	50 000 Mitglieder
£ 6.12. 0	für die neunten	50 000 Mitglieder
£ 5.10. 0	für die zehnten	50 000 Mitglieder
£ 4. 8. 0	für die elften	50 000 Mitglieder
£ 3. 6. 0	für die zwölfen	50 000 Mitglieder
	und weiteren	50 000 Mitglieder

Unabhängig von den oben angeführten Mitgliedsbeiträgen hat der Kongreß den Beschluß des Generalrats vom Oktober 1951 in Marseille ratifiziert, demzufolge alle angeschlossenen Organisationen verpflichtet sind, einen zusätzlichen Mitgliedsbeitrag von £ 1 je 1000 Mitglieder zu entrichten, der zur Hälfte zur Finanzierung der regionalen Tätigkeit und zur andern Hälfte als Beitragsleistung an den IBFG dienen soll.

In Kopenhagen hat sich der Generalrat der ITF mit verschiedenen Projekten der Hilfeleistung an schwache Organisationen der Transportarbeiter und der Schaffung neuer Gewerkschaften in wenig oder nicht entwickelten Ländern beschäftigt.

Es wurde beschlossen, alle angeschlossenen Organisationen um einen Sonderbeitrag in Höhe von £ 1 pro Jahr und 1000 Mitglieder zu ersuchen und außerdem für den Verkauf einer Internationalen Solidaritätsmarke zu sorgen, deren Verkaufspreis dem Ermessen der an diesem Projekt beteiligten Organisationen überlassen bleiben sollte.

Organisationen, die keine solchen Solidaritätsmarken anboten, würden ersucht werden, mindestens ein weiteres Pfund (£ 1) je 1000 Mitglieder und Jahr beizutragen.

Die Organisationen wurden also ersucht, außer dem feststehenden Mitgliedsbeitrag jedes Jahr £ 3 je 1000 Mitglieder zu entrichten, die den Beitrag zu dem allgemeinen Hilfsfonds darstellen.

Aus dem dem Kongreß in Stockholm unterbreiteten Finanzbericht geht hervor, daß der ITF durch diese Beiträge nicht genügend Mittel zugeflossen sind, um es ihr zu ermöglichen, die Gewerkschaftsbewegung in den nicht oder wenig entwickelten Ländern ordnungsgemäß zu organisieren.

Der ITF gehören ungefähr $4\frac{1}{2}$ Millionen Mitglieder an, von denen 2 Millionen in Europa wohnen.

Insgesamt hat die ITF in den Jahren 1950/51 aus Sonderbeiträgen nur ungefähr £ 4760 erhalten, d. h. etwas mehr als £ 1 je 1000 Mitglieder für beide Jahre.

Es liegt auf der Hand, daß es der ITF mit derartig begrenzten Einkünften unmöglich ist, einen wirksamen Beitrag zur Organisierung der Gewerkschaftsbewegung in unterentwickelten Ländern zu leisten. Der feststehende Mitgliedsbeitrag ist nach Gruppen von 50 000 Mitgliedern abgestuft. Den größten Beitrag leisten die kleinen Organisationen mit wenig Mitgliedern. Die zu leistenden Opfer, die sich aus diesem System ergeben, sind für die kleinen Organisationen fühlbarer als diejenigen, die sich die Organisationen mit zahlreichen Mitgliedern auferlegen, die über die entsprechenden Mittel verfügen.

Gewiß ist die Beitragsleistung der stärkeren Organisationen auf zahlenmäßiger Grundlage höher, aber die Anstrengungen der kleinen Organisationen dürfen dennoch nicht außer acht gelassen werden. Tatsächlich ergibt sich die Möglichkeit, den sich aus der Mitgliedschaft der Internationale ergebenden Verpflichtungen gerecht zu werden — und hier handelt es sich insbesondere um die Beteiligung an Solidaritätsaktionen — sehr oft nur dank interner Einsparungen, indem die Delegierten auf ihre Reise- und Unterhaltungsvergütung verzichten, zu denen sie ihre Anwesenheit in nationalen Kommissionen und nationalen Studienausschüssen berechtigt.

Das Hauptziel der ITF ist die Stärkung der freien Gewerkschaftsbewegung dort, wo sie bereits besteht, und die Förderung ihrer Einrichtung, wo so noch nicht besteht. Sie läßt allen diesen Organisationen ihren moralischen und materiellen Beistand zuteil werden. Aus den vorstehenden Ausführungen kann man den Schluß ziehen, daß die ITF das zentralisierende Organ der Solidarität darstellt, das der

moralischen Stärkung der Gewerkschaftsorganisationen dienen soll, was den Arbeitnehmern direkt zugute kommt.

Aus diesem Grunde bringen wir Belgier auf Grund unserer eigenen Erfahrungen den Wunsch zum Ausdruck, daß alle Organisationen nach besten Kräften zu der finanziellen Unterstützung beitragen mögen, um die sie das Sekretariat der ITF ersucht hat.

In diesem Zusammenhang wären zwei Formeln denkbar:

Die freiwilligen Mitgliedsbeiträge ganz einfach durch eine allgemeine Erhöhung des festgesetzten Mitgliedsbeitrages um £ 3 pro Jahr und 1000 Mitglieder zu ersetzen,

oder

allen Organisationen in Europa und den USA die Verpflichtung aufzuerlegen, allen ihren Mitgliedern *jedes Jahr* eine Marke im Werte von ungefähr 2 d (d. h. ein belgischer Franken) anzubieten, was — bezogen auf ungefähr drei Millionen Mitglieder — 3 Millionen belgische Franken oder ungefähr 21 000 Pfund Sterling ergibt.

Wir wären nichtsdestoweniger bereit, jeder andern, von der ITF vorgeschlagenen Formel zuzustimmen, die zur Folge hätte, daß der Begriff der Beteiligung an Solidaritätsaktionen nach freiem Ermessen, der derzeit überwiegt, durch den der obligatorischen Beteiligung ersetzt würde, selbstverständlich unter Berücksichtigung gewisser besonderer Situationen, denen die Exekutive Rechnung zu tragen hätte.

Unterbreitet von der Sektion der Eisenbahner der Centrale Générale des Services Publics, Belgien

16. Persönliche Kontakte zwischen Arbeitern verschiedener Länder

Der Kongreß,

in Anbetracht der Tatsache, daß persönliche Kontakte zwischen Mitgliedern der ITF, die in verschiedenen Ländern im gleichen Zweig des Verkehrs beschäftigt sind, geeignet wären, internationale Gewerkschaftsaktionen auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu erleichtern,

beauftragt das Exekutivkomitee und das Sekretariat der ITF, die Möglichkeiten des internationalen Austausches von Arbeitern des gleichen Zweiges des Verkehrswesens zu prüfen und dem nächsten Kongreß über das Ergebnis dieser Untersuchungen Bericht zu erstatten.

Unterbreitet von der Fédération des Travaux Publics et des Transports (öffentliche Arbeiten und Verkehr), Frankreich

17. Internationale Kontrollmöglichkeiten im Straßenverkehr

In der Erkenntnis,

daß der internationale Straßenverkehr in Europa ständig zunimmt und sich immer mehr ausbreitet,

daß die sozialen Verhältnisse Kraftfahrer der am internationalen Straßenverkehr beteiligten Länder unterschiedlich geregelt sind,

daß die internationale Verkehrssicherheit nicht genügend gewährleistet ist,

stellt die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für das Gebiet der Bundesrepublik einschließlich Berlin folgenden Antrag:

Der ITF-Kongreß möge beschließen:

Mit der Einführung des internationalen Lastenheftes sind soziale Mindestbedingungen geschaffen worden, die für die ratifizierenden Länder verbindlich sind. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist allerdings anzunehmen, daß die Einhaltung dieser internationalen Vorschriften für den Straßenlast- und Personenverkehr nur dann gewährleistet ist, wenn bestimmte Vorkehrungen hierfür getroffen werden.

Aus diesem Grunde hält es der Kongreß für notwendig, internationale Kontrollmöglichkeiten einzurichten.

Der ITF-Vorstand wird beauftragt, Maßnahmen zu erwägen, die im Interesse der Einhaltung dieser internationalen Bestimmungen sowie der Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs liegen.

Unterbreitet von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland

18. Organisierung des Luftfahrtpersonals

In der Erwägung,

daß die internationale Luftfahrt ständig an Bedeutung zunimmt und

daß sozialpolitische Probleme für das Personal der Luftfahrtgesellschaften wie auch der Flughäfen einer gerechten und international tragbaren Lösung zugeführt werden sollten,

richtet die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für das Gebiet der Bundesrepublik einschließlich Berlin an den ITF-Kongreß folgende Empfehlung:

In dem jüngsten Zweig der internationalen Verkehrswirtschaft, dem Luftfahrtwesen, sind die Verhältnisse in den einzelnen Ländern in bezug auf die gewerkschaftliche Interessenvertretung sehr unterschiedlich. Die in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen beschäftigten Arbeitnehmerkategorien gehören zum Teil Gewerkschaftsverbänden an, die nicht Mitglieder der ITF sind.

Die Erfahrung hat bewiesen, daß der Aufbau und die Ausgestaltung eines Systems der sozialen Sicherung für die in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen Beschäftigten nicht durch zahlenmäßig schwache Organisationen, die z. T. ohne genügenden Kontakt miteinander vorhanden sind, erreicht werden kann. Die Weiträumigkeit des Luftverkehrs über die Grenzen der Nationen und Erdteile hinaus macht eine engere internationale Zusammenarbeit, als sie bisher geübt wurde, erforderlich.

Der ITF-Kongreß empfiehlt diesen Verbänden für diejenigen Mitglieder, die in Luftfahrtgesellschaften oder auf Flugplätzen beschäftigt sind, die Mitgliedschaft in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erwerben.

Der Generalsekretär der ITF wird hiermit durch den ITF-Kongreß gebeten, die Verbindung zu den Gewerkschaften, die Arbeitnehmer

in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen als Mitglieder haben und die der ITF bisher nicht angehörten, aufzunehmen.

Unterbreitet von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland

19. Die Frage der Arbeitszeit

Auf mehreren Konferenzen der ITF wurde in der Vergangenheit die Regelung der Arbeitszeit für die im Verkehr Beschäftigten behandelt. Immer wieder mußte festgestellt werden, daß die erstmalig im Übereinkommen von Washington im Jahre 1919 erzielte Festlegung des Achtstundenarbeitstages für alle Länder der Welt sowohl von den Verkehrsunternehmen als auch teilweise von den im Verkehr Beschäftigten selbst mißachtet wurde.

Die damit verbundenen Gefahren hinsichtlich der Sicherheit des Verkehrs und für die persönliche Sicherheit der im Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer selbst sind mit der ständig steigenden Verdichtung des Verkehrs und den gewachsenen Beschleunigungen auf Schiene und Straße ins Unermeßliche gestiegen. Die erschreckend hohen Zahlen der Unfallverletzten und Unfalltoten, die sich rapide vermehren, mit all ihren sachlichen, finanziellen und persönlichen Folgen geben Anlaß, die Aufmerksamkeit der ITF erneut auf die Frage der Arbeitszeitregelung zu lenken.

Ungeachtet der Tatsache, daß das Übereinkommen von Washington zur Regelung der Arbeitszeit in einer Vielzahl der Unterzeichnerstaaten nur ungenügend Beachtung findet und die tägliche Arbeitszeit über den Achtstundentag hinaus ausgedehnt wird, fordert der gegenwärtige Stand der Technik eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche mit vollem Lohnausgleich. Die Verminderung der Arbeitszeit und eine vernunftgemäße Dienstplangestaltung im Verkehrsdienst sind die entscheidenden Faktoren, um die Gefahren der steigenden Verkehrsfrequenz auf ein Mindestmaß zu beschränken.

In der Erkenntnis der Notwendigkeit einer alsbaldigen Regelung der Arbeitszeitfrage für die Beschäftigten im Binnenlandverkehr wird der Kongreß ersucht, das Exekutivkomitee zu beauftragen, beim Internationalen Arbeitsamt und den sonstigen zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen darauf hinzuwirken, daß in Abänderung des Washingtoner Abkommens von 1919 die Arbeitszeit für die im Verkehr tätigen Arbeitnehmer allgemein auf 40 Stunden je Woche festgelegt wird.

Zur Erhaltung der Arbeitsfähigkeit und zur Minderung der Unfallgefahren werden im einzelnen folgende Forderungen erhoben:

1. Die Arbeitszeit beträgt grundsätzlich wöchentlich 40 Stunden.
2. Die Schichtdauer ist, sofern sich die Arbeitszeit ungleichmäßig über verschiedene Tage der Woche oder verschiedene Wochen erstreckt, auf 11 Stunden am Tage zu beschränken.
3. Es sind ausreichende Pausen von mindestens 30 Minuten Dauer einzulegen. Bei einer Arbeitszeit von mehr als 8 Stunden sind Pausen von mindestens 60 Minuten zu gewähren.
4. Die Mindestruhezeit zwischen zwei Schichten beträgt 11 Stunden.

5. Es sind innerhalb eines Jahres mindestens 52 Ruhetage zu gewähren, die im einzelnen wenigstens 35 zusammenhängende Stunden umfassen müssen. Auf einen Wochentag fallende Feiertage sind abzugelten.
6. Als Nachtarbeitszeit gilt die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr. In diese Zeiten fallende Dienstschichten dürfen nicht mehr als viermal aufeinanderfolgen.

Für die außerhalb des Heimatortes zu verbringenden Ruhezeiten und Pausen sind gute und saubere Übernachtungs- und Aufenthaltsräume Voraussetzung für eine ausreichende, im Interesse der Betriebssicherheit liegende Ruhe. Der Kongreß lenkt daher die Aufmerksamkeit der Verkehrsunternehmen und der angeschlossenen Organisationen auf diese wichtige sozialpolitische Aufgabe.

Der Kongreß erwartet, daß die angeschlossenen Organisationen in allen Ländern sich national und international für die alsbaldige Verwirklichung der obigen Mindestforderungen mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln einzusetzen.

Unterbreitet von Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands

Verhandlungen

Freitag, 16. Juli 1954

Vormittagssitzung

Eröffnungsfeierlichkeiten und Ansprachen

(Der Vorsitzende [Arthur Deakin, PC, CH, CBE, amtierender Präsident der ITF] eröffnete den Kongreß um 10.15 Uhr und erteilt dem Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates, Victor Mishcon, das Wort.)

Victor Mishcon (Vorsitzender des Londoner Grafschaftsrates): Meine Herren! Ich bin stolz darauf, im Namen der Hauptstadt unseres Landes — eines großen Landes, wie ich wohl sagen darf —, die dreihundert Delegierten und Beobachter aus 27 Ländern zu diesem Ihrem dreiundzwanzigsten Kongreß willkommen heißen zu dürfen. Dies gereicht mir zur um so größeren Befriedigung, als die County Hall, der Sitz der Regierung Londons, Verbindungen zu Ihrer Bewegung aufweist, auf die sie sehr stolz sein kann. Hier fand nämlich im Jahre 1949 der Gründungskongreß des IBFG statt. Dem IBFG ist der Erfolg nicht versagt geblieben, und ich hoffe, daß sich die Veranstaltung Ihres großen Kongresses hier in der gleichen County Hall im gleichen Sinne auf Ihre Beratungen auswirken wird.

Bevor ich jedoch noch mehr über diesen Kongreß spreche, möchte ich Ihnen, meine Herren, erzählen — und ich bin überzeugt, daß Sie meine Ansicht teilen werden —, daß diese unsere Hauptstadt, mit den so vielgestaltigen Aspekten des Lebens ihrer Bürger, vor kurzem ihre Freude bekundete, als eine große Persönlichkeit, die in unserer Mitte weilte und jetzt an meiner rechten Seite sitzt, Mr. Arthur Deakin, von Ihrer Majestät der Königin geehrt wurde. Ich weiß, daß ich in Ihrem Namen spreche, und gewiß im Namen Londons, wenn ich ihm zu dieser Ehrung gratuliere, und ich möchte mir auch gestatten, dem Geheimen Staatsrat zu gratulieren, der sich nunmehr bei seinen Beratungen auf den weisen Rat Arthur Deakins stützen kann.

Meine Herren! Diese Stadt London, diese Grafschaft London, heißt alle willkommen, die sich hier zu friedlichen Beratungen zusammenfinden. Der Verkehr kann vielerlei Zwecken dienen. Er hat sich in Kriegszeiten als nützlich erwiesen, aber Ihre Bewegung — wie ich aus der Liste der Gegenstände ersehe, über die Sie auf Ihrem Kongreß diskutieren werden — hat Interesse an den großen friedlichen Verwendungsmöglichkeiten des Verkehrs. In dieser Hinsicht kann viel getan werden: die Integration des europäischen Verkehrswesens, der freie Übergang von einem Land zum andern. Ich erinnere mich noch sehr gut an einen großen Gewerkschafter, den Sie in der Welt des Transports nicht vergessen haben werden, Ernest Bevin, der den Augenblick herbeisehnte, wo das Reisen so einfach sein würde, daß Reisepässe und Visa nicht mehr benötigt würden. Zweifellos stellt dieser Aspekt einen Teil Ihrer heutigen und weiteren Beratungen dar. Dazu kommen noch Besprechungen der Probleme, die sich auf die Sicherheit der Arbeitnehmer beziehen oder auch auf die Wohlfahrt Ihrer Transportarbeiter in den unterentwickelten Ländern. Es ist ja bekannt, daß sich Ihre Bewegung seit langem für die Würde des Menschen und der menschlichen Arbeit einsetzt.

Aus all diesen Gründen und vielen anderen begrüße ich Sie im Namen Londons und wünsche Ihrem Kongreß einen guten Erfolg.

Der Präsident (Arthur Deakin, PC, CH, CBE): Meine Damen und Herren! Zunächst möchte ich den Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates aufrichtig um Entschuldigung dafür bitten, daß ich einen jener Schnitzer begangen habe, die mir manchmal unterlaufen, indem ich ihn nicht, wie es sich gehört hätte, als „Right Honourable“ angeredet habe.

Ich bin überzeugt, daß ich im Namen aller Delegierten zu dem Kongreß und aller unserer hier versammelten Freunde spreche, wenn ich Ihnen für die herzlichen Worte der Begrüßung, die Sie gerade im Namen der Stadt und des Londoner Grafschaftsrates an uns gerichtet haben, unsern aufrichtigsten Dank ausspreche. Sie haben sich dieser Aufgabe mit jenem Geschicke und Charme unterzogen, der Ihr öffentliches Auftreten immer begleitet. Wir hoffen zuversichtlich, daß wir noch öfters mit Ihnen zusammentreffen werden. Es ist ja auf Dienstagabend ein Empfang bei Ihnen anberaunt, und aus diesem Anlaß wird es uns möglich sein, Ihnen in kleinerem Kreise und auf persönlichere Art mitzuteilen, wie sehr wir Ihre Anwesenheit auf der heutigen Sitzung zu schätzen wissen.

Im Namen des Kongresses stelle ich den Antrag, Herrn Victor Mishcon, dem Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates, den besten Dank für den uns heute bereiteten Empfang auszusprechen. Ich bitte diejenigen, die diesen Antrag billigen, dies auf die übliche Weise kundzugeben. (Beifall.)

Nun will ich mich im Sessel des Vorsitzenden niederlassen, wo ich von Rechts wegen hingehöre. Ich hatte mir gedacht, sein Sitz wäre viel bequemer als er tatsächlich ist. Da ich mich nun darin niedergelassen habe, bedaure ich meinen Irrtum. (Gelächter.)

Auf unserer Tagesordnung steht als nächster Punkt eine Begrüßungsansprache des Generalsekretärs des britischen Gewerkschaftskongresses, Sir Vincent Tewson. Gleichzeitig ist er Delegierter des IBFG. Es ist nicht zum erstenmal, daß Tewson zwei Lasten auf seinen kräftigen Schultern trägt, und ich bin überzeugt, daß er sich dieser Aufgabe mit seinem üblichen Geschick entledigen wird.

Sir Vincent Tewson: Herr Vorsitzender und Kollegen! Der Generalrat des TUC hat mich beauftragt, die Delegierten zu diesem Kongreß in seinem Namen und in dem von 8 Millionen Gewerkschaftern unseres Landes auf das herzlichste willkommen zu heißen. Auf einer Versammlung wie dieser, wo man so viele bekannte Gesichter sieht, fällt es einem schwer, eine offizielle Ansprache zu halten. Aber ich möchte mir doch die Feststellung gestatten, daß die britische Gewerkschaftsbewegung mit ihren verschiedenen Gewerkschaften, die ihren zuständigen internationalen Berufssekretariaten angehören, auf internationaler Ebene seit langem eine Rolle spielt, und die Erfahrungen unserer Gewerkschaften haben es uns auch ermöglicht, die Arbeit gewisser Organisationen richtig einzuschätzen. In der unmittelbaren Nachkriegszeit machten wir Erfahrungen mit einer internationalen Organisation, die nicht als erfreulich bezeichnet werden können. Die internationalen Berufssekretariate erfüllen aus einer Reihe von Gründen eine nützliche Aufgabe. Jede Organisation, die es Leuten aus verschiedenen Ländern ermöglicht, zusammenzutreffen und ihre verschiedenen Probleme zu diskutieren, leistet einen Dienst. Wir müssen jedoch darauf achten, daß keine Organisation, die derartige Einrichtungen zur Verfügung stellt, zu einem Reisebüro werde. Die Parole „Tretet der Gewerkschaftsbewegung bei und seht Euch die Welt an“ wollen wir nicht. Denn die Beratungen der internationalen Berufssekretariate dienen einem sehr ernstesten Zwecke.

Bei einer Begrüßungsansprache erwartet man von mir wohl, daß ich über die hier vertretenen Organisationen einige freundliche Worte sage. Wenn ich aber jetzt wirklich ein paar freundliche Worte spreche, so geschieht dies nicht nur, um den Schein zu wahren. Ich möchte ganz aufrichtig feststellen, und ich glaube, daß sich dieser Feststellung sogar andere internationale Organisationen, ähnlich Ihrer eigenen, anschließen werden: daß die ITF unter den Berufssekretariaten eine Vorrangstellung einnimmt, nicht nur infolge ihrer Mitgliederzahl, nicht nur wegen ihres Wirkungsbereiches, sondern wegen der Arbeit, die sie leistet. Die Fragen, die Ihr im Laufe dieser Woche diskutieren werdet, enthalten ausreichende Beweise dafür. Ich möchte Euch daher im Namen der britischen Gewerkschaften zu der von Euch geleisteten Arbeit und der Qualität dieser Arbeit gratulieren.

Wie der Vorsitzende erwähnte, bin ich hier auch als Vertreter des IBFG anwesend. Soweit mir bekannt ist, hofft der Generalsekretär, J. H. Oldenbroek, noch vor dem Ende des Kongresses hier einzutreffen, aber man hat mir mitgeteilt, daß er erkrankt sei und daß ihm der Arzt die Reise für dieses Wochenende verboten habe. Ich hoffe zwar, daß er sich den Anweisungen des Arztes fügen wird, ganz sicher bin ich aber nicht. Jedenfalls wird er später eintreffen, aber er hat mich insbesondere beauftragt, Euch die Grüße des IBFG zu überbringen und Euerm Kongreß den allerbesten Erfolg zu wünschen.

Durch die Arbeit, die die ITF zugunsten der Transportarbeiter leistet, spielt sie eine sehr wichtige Rolle im Rahmen der Arbeit des IBFG. Es ist kein Zufall, daß sowohl der Generalsekretär als auch der Präsident des IBFG Verbindungen zu Eurer Organisation aufweisen. Die Vorteile einer derartigen Organisation liegen auf der Hand. Euer Wirkungsbereich erstreckt sich auf die ganze Welt, Euer besonderes Anliegen sind jene Arbeitnehmer, die tatsächlich das Bindeglied zwischen den verschiedenen

Ländern darstellen, und Ihr seid in der Lage, Euch umfassende Kenntnisse der Völker der verschiedenen Länder anzueignen und Verbindungen mit ihnen herzustellen. Für den IBFG ist es von allergrößter Bedeutung, daß er sich die Kenntnisse von Kollegen zunutze machen kann, die Erfahrungen mit einem internationalen Berufssekretariat gemacht haben.

Der IBFG ist noch jung an Jahren, und bei meinen einleitenden Bemerkungen hatte ich darauf hingewiesen, daß die britische Gewerkschaftsbewegung früher mit einer anderen internationalen Organisation in Verbindung stand, nämlich mit dem WGB, und wenn ich mir jetzt Euern Vorsitzenden ansehe, erinnere ich mich an die Zeit, als er den Vorsitz des WGB führte. Niemand könnte Euern Vorsitzenden als geduldigen Menschen bezeichnen, aber im WGB bemühte er sich, mit Geduld aus ihm etwas zu machen. Dies war jedoch unmöglich. Es wäre ungerechtfertigt gewesen, zuzulassen, daß die Zeit und das Geld, das wir dieser Organisation widmeten, bloß für den Druck von Resolutionen und Manifesten verwendet wurde, die für die Arbeitnehmer, deren Interesse wir als Internationale vertraten, kaum von irgendwelchem Belang war. Was den IBFG betrifft, kann ich hier erklären, daß wir nicht nur Geld für Druckereizwecke ausgeben, sondern für tatsächliche gewerkschaftliche Erfassung, für Schulungs- und Bildungsprojekte, in dem Bemühen, zur wirtschaftlichen Entwicklung der rückständigen Länder einen Beitrag zu leisten.

Ihr seid eine große Organisation, und was für alle großen Landeszentralen gilt, trifft auch auf Euch zu: Ihr könnt aus dem IBFG keinen Nutzen ziehen. Der IBFG hilft jedoch jenen Organisationen, die Wert darauf legen, für jene unserer Kollegen, die sich in weniger günstigen Verhältnissen befinden, eine bessere Welt zu schaffen, ein Mittel bereitzustellen, durch das wir ihnen unsere Hilfe zuteil werden lassen können, und das es uns ermöglicht, diesen Beistand mit größerer Sorgfalt an die richtige Stelle zu lenken, als es einer individuellen Organisation möglich wäre.

Eure Förderung hat Sekretariate in anderen Weltteilen, deren sie sich bedient, aber ich bin nach wie vor der Ansicht, daß sich auf irgendeine Weise eine engere Zusammenarbeit zwischen ihnen und den regionalen Büros des IBFG herstellen lassen müßte. Ihr habt dem IBFG Arbeitskräfte und auch finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt, und wir sind dankbar für das von Euch bekundete Interesse. Die IBS wollten mit dem WGB nichts zu tun haben. Im Falle des IBFG ergibt sich jedoch der Vorteil, daß die Autonomie der ITF gewahrt bleibt, daß aber so enge Beziehungen bestehen, daß man von einem einzigen Gremium sprechen kann, das die Bemühungen der Landeszentralen und internationalen Berufssekretariate bei der Erfüllung der großen Aufgabe, die uns obliegt, koordiniert, die darin besteht, in jenen Teilen der Welt eine leistungsfähige Gewerkschaftsbewegung ins Leben zu rufen, wo dies äußerst schwierig ist und die Arbeitnehmerschaft nur geringe Erfahrungen besitzt.

Im Namen des britischen TUC und auch des IBFG wünsche ich Euerm Kongreß den allerbesten Erfolg. Möge das Wachstum der ITF weiter fort dauern.

Der Präsident: Es ist mir nur ein Vergnügen, einem anderen Kollegen das Wort zu erteilen. Es wäre fehl am Platze, wenn nur eine Hälfte der Arbeiterbewegung hier vertreten wäre, und es freut mich daher, Morgan

Phillips begrüßen zu können, den Sekretär der britischen Arbeiterpartei und Präsidenten der Sozialistischen Internationale.

Morgan Phillips: Herr Vorsitzender und Kollegen! Zunächst möchte ich Ihnen für Ihren Hinweis danken, daß wir zwei Flügel der gleichen Bewegung darstellen, möchte aber zur Information unserer Besucher aus überseeischen Ländern darauf aufmerksam machen, daß der Tatsache, daß Sir Vincent Tewson auf der einen Seite des Saales sitzt und ich auf der anderen, keine besondere Bedeutung beizumessen ist.

Es gereicht mir zum großen Stolz und zur aufrichtigen Freude, Sie im Namen der britischen Arbeiterpartei auf das herzlichste willkommen zu heißen. Auf diese Begrüßung legen wir um so größeren Wert, als unsere Bewegung in Großbritannien ihren Ursprung, ihre Entwicklung, ihre heutige Stärke und ihren Aufbauwillen der Gewerkschaftsbewegung verdankt.

Sie tagen heute am Sitze der Regierung, einer Stadt, in der die Arbeiterpartei seit 20 Jahren an der Macht ist. Ich erinnere mich, daß hier die erste Konferenz stattfand, auf der unsere Arbeiterpartei gegründet wurde. Erst vor einigen Tagen las ich mir das Protokoll des Komitees der ersten Konferenz im Jahre 1900 durch. Dabei machte ich die Feststellung, daß der Sekretär erst nach dreijähriger Amtszeit die Verantwortung für selbständige Korrespondenz übernehmen durfte. Ich bin überzeugt, daß sich Arthur Deakin durch die britische Arbeiterbewegung nicht davon abhalten ließ, dies noch vor Ablauf der drei Jahre zu tun. Heutzutage geht es nicht mehr um Verantwortung für Korrespondenz, sondern für die Führung der Geschäfte der Nationen, im Interesse ihrer Bevölkerung im allgemeinen. Unser Anliegen ist die konstruktive Arbeit von Regierungen, und unsere Konferenz, einerlei, ob es sich um politische oder industrielle handelt, dienen im wesentlichen dem Zweck, unsere Kräfte der Erreichung dieses Zieles dienstbar zu machen. Heute müssen wir eine sehr große Verantwortung übernehmen, nicht nur in konstruktiver Hinsicht. Da sich der Charakter und die Stärke unserer Bewegung geändert haben, müssen wir vor der ganzen Welt den Beweis dafür erbringen, daß unsere Weltanschauung die für die Menschheit geeignetste darstellt. Wir leben in einer Welt von Ideologien, die einander widersprechen, und wo es um Krieg oder Frieden geht, aber wir können das Wachstum unserer Bewegung in der ganzen Welt beobachten, und wenn wir uns auf Tagungen dieser Art versammeln — um Erfahrungen und Kenntnisse auszutauschen und einander bei der Lösung der Probleme, denen wir uns gegenübersehen, behilflich zu sein —, dann beginnt sich die Möglichkeit der Entwicklung einer freien Vereinigung der Völker abzuzeichnen, die den Problemen und Schwierigkeiten unserer Zeit ein Ende bereiten kann.

Wenn wir die Probleme der Menschheit lösen und den Weltfrieden bewahren wollen, müssen wir der Parole „Arbeiter aller Länder, vereinigt Euch!“ nach wie vor allergrößte Bedeutung beimessen. Leider müssen wir dieser Parole in Anbetracht der heutigen Spaltung der Welt einen Vorbehalt hinzufügen, nämlich: wo die Menschen frei sind, wo die Versammlungs- und Diskussionsfreiheit besteht und wo die Gewerkschaften und politischen Organisationen nicht Instrumente des Staates sind, sondern die Werkzeuge, deren sich freie Völker im Interesse jener

fundamentalen, konkreten gewerkschaftlichen Zwecke bedienen, zu denen unsere Organisationen geschaffen worden sind.

Wir wünschen Euren Beratungen einen guten Erfolg und hoffen, daß Ihr auf diesen Kongreß in unserer Stadt als Wendepunkt in Eurer Geschichte zurückblicken werdet. Wir werden Euch gerne wieder hier begrüßen, wenn sich, in der hoffentlich nicht allzufernen Zukunft, wieder eine Arbeiterregierung an der Macht befindet.

Der Präsident erteilt das Wort Kollegen Percy Knight, dem Vorsitzenden des Empfangsausschusses, der allen Delegierten als Landessekretär des britischen Verbandes der Seeleute wohlbekannt ist.

Percy Knight: Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich danke Euch für die mir gebotene Gelegenheit, Euch im Namen des Empfangsausschusses anläßlich des 23. Kongresses der ITF in Großbritannien und insbesondere in London recht herzlich willkommen zu heißen.

Als der Beschluß, diesen großen Kongreß in London abzuhalten, bekannt wurde, ernannten die der ITF angeschlossenen britischen Verbände einen Empfangsausschuß, und mir wurde die Ehre zuteil, seinen Vorsitz zu übernehmen. Angesichts der Tatsache, daß seit dem letzten Kongreß der ITF in Großbritannien viele Jahre vergangen sind und im Hinblick auf die wundervolle Gastfreundschaft, die uns in den verschiedenen Ländern zuteil geworden ist, in denen frühere Kongresse stattgefunden hatten, wußten wir, daß es trotz der kurzen Zeit, die uns zur Verfügung stand, unsere Pflicht war, alle nur irgendwie denkbaren Schritte zu unternehmen, um zu gewährleisten, daß sich die Delegierten und ihre Damen eines so angenehmen wie nur möglichen Aufenthaltes erfreuen würden.

Bei uns — und, ich nehme an, auch in anderen Ländern — gibt es ein Sprichwort, daß immer nur Arbeit und nie Vergnügen das Leben eintönig mache. Da wir uns den ernstesten Hintergrund vieler Punkte der Tagesordnung des Kongresses vor Augen hielten, waren wir bestrebt, als Empfangsausschuß für ein möglichst abwechslungsreiches und unterhaltendes Menü zu sorgen.

Einige von Euch sind schon aus anderen Anlässen hier gewesen, und wir wissen auch, daß die Freundschaften, die bereits geschlossen wurden, fort-dauern werden. Jenen von Euch, die zum erstenmal hier sind, möchten wir die aufrichtige Hoffnung ausdrücken, daß die Freundschaften, die Ihr aus diesem Anlaß schließen werdet, andauern und enge sein, und die Grundlage einer vollkommenen Verständigung bilden werden. Schließlich und endlich ist bei unseren Bemühungen um den Weltfrieden der wichtigste Faktor bestimmt unser aller persönlicher Beitrag zu gegenseitigem besserem Verständnis. Ich will hier nicht auf Einzelheiten unserer Arrangements eingehen, Ihr könnt sie in einer in verschiedenen Sprachen veröffentlichten Broschüre, die heute vormittag an Euch verteilt worden ist, nachsehen.

Herr Vorsitzender, leider hat der Empfangsausschuß keinen wie immer gearteten Einfluß auf das Wetter, aber ich hoffe, daß es sich von seiner milden Seite zeigen wird, so daß Ihr alle hier einen angenehmen Aufenthalt verbringen und angenehme Erinnerungen an einen sehr erfreulichen Aufenthalt in London in Eure Heimatländer und Eure Organisationen mitnehmen könnt.

Der Präsident: Ich nehme an, daß ich in Eurem Namen spreche, wenn ich den drei Kollegen, die uns heute hier so freundlich begrüßt haben, Euren Dank ausspreche.

Sir Vincent Tewson möchte ich bitten, den Mitgliedern des Generalrats des Trade Union Congress unseren Dank für ihre guten Wünsche auszusprechen. Wir kennen sie als aufrichtige Freunde, und ihre Hilfsbereitschaft, die sie jederzeit diesem großen Berufssekretariat und auch anderen zuteil werden lassen, ist wohlbekannt. Als Delegierten des IBFG möchte ich Sir Vincent Tewson sagen, daß kein Anlaß besteht, anzunehmen, daß die ITF nicht auch weiterhin dem IBFG jene Mitarbeit gewähren wird, die unseres Erachtens wesentlich ist, um ihn in die Lage zu versetzen, die Ziele zu erreichen, für die er geschaffen wurde und die wir aus ganzem Herzen unterstützen. Es wäre meines Erachtens nicht am Platze, wenn ich hier eine Lobrede auf den IBFG hielte, denn ich bin ja einer seiner Vizepräsidenten, aber in aller Bescheidenheit möchte ich mir doch die Bemerkung gestatten, daß er eine Arbeit geleistet hat, die alle unsere Erwartungen übertrifft.

Morgan Phillips möchte ich sagen, daß uns seine Botschaft aufrichtige Freude bereitet hat. Das sollten sich alle diejenigen hinter die Ohren schreiben, die sich in Prophezeiungen einer Entfremdung zwischen der Gewerkschaftsbewegung und der Arbeiterbewegung ergehen und einsehen, daß ihre Gedanken jeder Grundlage entbehren. In dieser Hinsicht ist eben der Wunsch vielfach der Vater des Gedankens. Ich weiß nicht, ob es schon vorgekommen ist, daß der Sekretär der Arbeiterpartei Gastdelegierter bei einem Kongreß der ITF ist, aber, ob das der Fall gewesen ist oder nicht, die Tatsache bleibt bestehen, daß uns die weisen Worte von den Lippen Morgan Phillips tief gerührt haben. Wir wünschen der Arbeiterpartei viel Erfolg, und die britischen Gewerkschaften werden ihr zur Förderung ihrer Politik ihre Mitarbeit gewähren, um sie wieder in die Stellung zurückzusetzen, in der sie sich von Rechts wegen befinden sollte. Auf unseren Reisen durch die Welt fragen uns unsere Freunde in anderen Ländern oft, wie lange wird es dauern, bis ihr der Arbeiterpartei wieder zur Macht verhilft? Nun, wir werden alles tun, was in unseren Kräften steht, um dieses Ziel so bald wie irgendmöglich zu erreichen.

Dem Vorsitzenden des Empfangsausschusses möchte ich sagen, daß es ganz richtig ist, daß ihm nur sehr kurze Zeit zur Verfügung stand, innerhalb der er seine sehr komplizierte Arbeit zu leisten hatte. Soweit sich ersehen läßt, hast Du diese Arbeit gut erledigt, aber wie gut werden wir erst dann sagen können, wenn wir all das, was Du für uns vorbereitet hast, gekostet und versucht haben.

Mit diesen Bemerkungen möchte ich abschließend im Namen des Kongresses unseren drei Freunden auf das herzlichste danken und ihnen unsere aufrichtigste Anerkennung ihrer freundlichen Worte der Begrüßung, die sie heute an uns gerichtet haben, aussprechen. (Beifall.)

Daraufhin beginnt der Präsident die folgende Ansprache:

Ansprache des Präsidenten

Es ist mir eine Ehre, heute unsere Delegierten und Freunde auf dem 23. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation begrüßen zu dürfen, der nun in der County Hall, Westminster, dem Gebäude des Grafenschaftsrates von London, in der Hauptstadt Großbritanniens beginnt.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, daß jeder Kongreß normalerweise, obzwar die Statuten keine diesbezüglichen Bestimmungen enthalten, beschließt, wo der nächste Kongreß stattfinden soll. Es ist jedoch infolge der ungewissen Lage in den Nachkriegsjahren nicht immer möglich gewesen, sich an diesen Brauch zu halten.

Der Kongreß 1952 in Stockholm überließ es dem im Amte befindlichen Exekutivkomitee, einen Beschluß über den Ort des gegenwärtigen Kongresses zu fassen, worauf die Wahl auf Wien fiel. Später ergab sich jedoch eine Reihe von Schwierigkeiten, die sich der Veranstaltung eines erfolgreichen Kongresses in der Hauptstadt Österreichs zur jetzigen Zeit entgegenstellten. Daher wurde der Beschluß gefaßt, den Kongreß in Edinburg abzuhalten, aber hier stießen wir neuerdings auf Schwierigkeiten, da dort genügende Unterkunftsmöglichkeiten und auch andere notwendige Einrichtungen nicht zur Verfügung standen. Wir wandten uns daraufhin an den Londoner Grafschaftsrat, der sich gerne bereit erklärte, uns seinen Ratssaal zur Verfügung zu stellen. Im gleichen Saal, in dem wir nun versammelt sind, erblickte der Internationale Bund Freier Gewerkschaften im Jahre 1949 das Licht der Welt, und dieses Gebäude steht daher in unmittelbarer Verbindung mit der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Bereits früher hatten einige unserer Kongresse in London stattgefunden. Am 30. Juli 1896 versammelte sich hier ein Kongreß der alten Sozialistischen Internationale, auf dem eine Gruppe von Hafearbeitern und Seeleuten den Beschluß faßte, eine internationale Föderation zu gründen. Diesem Kongreß folgte im Februar 1897 ein internationaler Kongreß von Hafearbeitern und Seeleuten, der den endgültigen Beschluß faßte, die Internationale Föderation der Schiffs-, Hafen- und Wasserbauarbeiter zu errichten. Im Juni 1898, wiederum in London, wurde die Föderation auf Antrag unseres alten Kollegen Charles Lindley umbenannt und erhielt den Namen, den sie heute trägt.

Zwei weitere Kongresse fanden in London statt, und zwar 1913, ein Jahr vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges, und im September 1930, in der Mitte der Periode der großen Depression, die wir hier durchzumachen hatten und die so schwerwiegende Auswirkungen in den meisten der Länder hervorrief, mit denen die Internationale Transportarbeiterföderation Verbindungen unterhielt.

Es ist interessant, daran zu erinnern, daß dem Kongreß 1913 ein Vertreter der russischen Seeleute, Anitchkin, beiwohnte, der energisch gegen die Unterdrückung der freien Gewerkschaftsbewegung durch die zaristische Regierung protestierte. Ich möchte gerne wissen, was er über die gegenwärtige Lage in Sowjetrußland zu sagen hätte.

An dieser Stelle möchte ich eine kurze persönliche Bemerkung einflechten und erklären, warum ich heute den Vorsitz führe.

Kollege Bratschi, der vom Kongreß in Stockholm gewählte Präsident, war umständehalber und infolge seiner Ernennung zum Direktor einer wichtigen schweizerischen Privatbahn gezwungen, seinen Rücktritt anzubieten. Aus diesem Grunde übernahm ich als Vizepräsident den Posten des Präsidenten, um die laufende Amtszeit zu beenden. Es freut mich daher aus ganzem Herzen, diesem hervorragenden Präsidenten, Robert Bratschi, der sich, wie ich feststellen darf, heute in unserer Mitte befindet, für seine Toleranz, sein gesundes Urteilsvermögen und den Geist der wahren

Freundschaft, der er in seinen Beziehungen zu uns jederzeit an den Tag legte, meinen aufrichtigen Dank auszusprechen. Wir wünschen ihm in seiner neuen Stellung allerbesten Erfolg und sind überzeugt, daß er befähigt ist, der neuen Verantwortung, die ihm auferlegt wurde, gerecht zu werden. Später, im Laufe der Woche, wird sich uns Gelegenheit bieten, ihm für den großen Beitrag, den er zur Arbeit der ITF geleistet hat, auf konkrete Weise zu danken.

Es ist üblich, zu Kongressen der ITF eine Anzahl von Kollegen als Gäste einzuladen, die unserer Sache in der Vergangenheit wertvolle Dienste geleistet haben, und es bereitet mir daher aufrichtige Freude, sie im Namen des Kongresses willkommen zu heißen. In unserer Mitte weilen heute die folgenden Kollegen:

- Charles Lindley*, vom schwedischen Transportarbeiterverband,
- Robert Bratschi*, den ich bereits erwähnt habe,
- Sir John Benstead*, vom Eisenbahnerverband Großbritanniens,
- J. Brautigam*, vom niederländischen Transportarbeiterverband,
- J. B. Figgins*, vom Eisenbahnerverband Großbritanniens,
- C. Gallie*, von der Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe Großbritanniens,
- G. Joustra*, vom niederländischen Eisenbahnerverband,
- Sir Frederick Leggett*, vom Verband der Schiffsoffiziere Großbritanniens,
- M. Pounder*, vom Eisenbahnerverband Großbritanniens,
- G. B. Thorneycroft*, von der Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe Großbritanniens, und
- Karl Weigl*, vom österreichischen Verband der Arbeiter im Handel, Transport und Verkehr, der zwar als Delegierter anwesend ist, dessen Rücktritt vom aktiven Dienst als Präsident seiner Gewerkschaft jedoch unmittelbar bevorsteht.

Ich bin überzeugt, daß ich nicht mißverstanden werde, wenn ich, da dieser Kongreß in London stattfindet, hier einige Worte über die britische Gewerkschafts- und Arbeiterbewegung sage.

Ich glaube, daß es für den Kongreß von Interesse sein dürfte, etwas über die Probleme und Schwierigkeiten zu erfahren, denen wir uns heute in Großbritannien gegenübersehen. Dem Ende des Krieges folgten 5½ Jahre Regierung der Arbeiterpartei mit Planwirtschaft, Vollbeschäftigung, weitgehend entwickelten sozialen Diensten, deren Ausbau zur heute als „Wohlfahrtsstaat“ bezeichneten Form der Sozialfürsorge führte. — 5½ Jahre, in denen wir neue Hoffnung schöpften und Fortschritte auf sozialem Gebiete erzielen konnten.

Als Ergebnis der Wahlen im Jahre 1951 fand eine völlige Umkehr der Politik statt. Planungsmaßnahmen wurden rückgängig gemacht, Subventionen aufgehoben, wodurch sich die Struktur und das Niveau der Preise grundlegend änderten. Die Preise der Lebensmittel sind beträchtlich angestiegen, und in der durchschnittlichen Arbeiterfamilie muß ein größerer Teil des wöchentlichen Einkommens zur Deckung der Kosten der wesentlichsten Bedarfartikel verwendet werden. Selbstverständlich ist die gegenwärtige Regierung bei der Durchführung ihrer Politik auf den Widerstand der politischen Sektion der Arbeiterbewegung sowie der großen Genossen-

schaftsbewegung gestoßen, die gemeinsam mit den Gewerkschaften die breite Grundlage der Arbeiterbewegung Großbritanniens bilden und die ihren Bestrebungen durch den Nationalen Exekutivrat der Arbeiterbewegung und die Labourfraktion im Parlament gemeinsam aktiven Ausdruck verleihen.

Der gegenwärtigen Regierung gegenüber haben die britischen Gewerkschaften eine wachsame Haltung eingenommen, und jeder einzelne von ihr unterbreitete Vorschlag, der auf irgendeine Weise die Lebenshaltung und Interessen jener, die wir vertreten, beeinflussen könnte, ist der aller sorgfältigsten Prüfung unterzogen worden.

An der von der Regierung beschlossenen Herabsetzung der Subventionen der Lebensmittel haben wir schärfste Kritik geübt sowie an der auf ihre Initiative erfolgten Änderung der Besteuerungsgrundlage und daran, daß sie es unterlassen hat, die Altersrenten zu erhöhen und durch eine entsprechend geänderte Wirtschaftspolitik zu gewährleisten, daß eine Benachteiligung der Altersrentner, die sich aus der unveränderlichen Natur ihrer Einkommensquellen ergeben muß, vermieden werde.

Wir haben unsere Aufmerksamkeit auch der Notwendigkeit einer Steuerrevision gewidmet, um die durch die Besteuerung auferlegten Lasten zu erleichtern, insbesondere im Straßenverkehr, wo sich aus der überhöhten Besteuerung der Treibstoffe eine außergewöhnliche Erhöhung der Betriebskosten der Industrie ergibt, die sich nachteilig auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen ihrer Arbeitnehmer auswirkt und ihren Aussichten auf sozialen Fortschritt Beschränkungen auferlegt. Man darf auch nicht vergessen, daß dadurch gleichzeitig eine Erhöhung der Personen- und Frachttarife verursacht wird. Es geht uns auch darum, die Voraussetzungen zur Vollbeschäftigung zu gewährleisten, da wir uns der Notwendigkeit bewußt sind, die günstigsten Verhältnisse zu schaffen, unter denen die Gewerkschaften ihre wichtigste Aufgabe erfüllen können — die Wahrung des Lebensstandards ihrer Mitglieder. Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit bedeuten überall die weitgehendste Schwächung der Gewerkschaften und eine Herabsetzung ihres Widerstandsvermögens gegen Angriffe auf Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Durch Mitteilungen in der Tagespresse dürfte der Eindruck erweckt worden sein, daß innerhalb der Arbeiterbewegung — der Arbeiterpartei als solcher, der Gewerkschaften und Genossenschaftsbewegungen — weitgehende Meinungsverschiedenheiten bestehen und daß der Zerfall der Arbeiterbewegung unmittelbar bevorstehe. Davon kann nicht die Rede sein. Selbstverständlich ist es über eine Reihe von Belangen zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. In einer demokratischen Bewegung wird dies und muß dies auch immer so sein. Damit soll jedoch nicht gesagt sein, daß auch nur die geringste Wahrscheinlichkeit einer Auflösung dieser Verbindungen besteht. Wir werden uns mit den Schwierigkeiten, die von Zeit zu Zeit auftauchen mögen, auseinandersetzen und eine Lösung unserer Probleme finden. Unsere Bewegung ist auf einer festen und gesunden Grundlage aufgebaut. Ich möchte sie als ein unzerstörbares Ganzes bezeichnen, dem seine Mitglieder in Treue verbunden sind und das von außen her nicht zerstört werden kann, selbst wenn es von innen her gelegentlich erschüttert wird.

Seit dem Ende des Krieges sind die Lebenshaltungskosten in Großbritannien stetig angestiegen, trotz aller Versuche, das Niveau der Preise durch Subventionen und andere Mittel zu stabilisieren.

Die Gewerkschaften haben eine schwierige Zeit durchzumachen gehabt, und von Zeit zu Zeit mußten Lohnforderungen erhoben werden, worauf an die Gewerkschaften das Ansuchen gerichtet wurde, sich einer gewissen Mäßigung zu befleißigen. Diese Politik haben wir sorgfältig in Erwägung gezogen. Unsere Vorgangsweise wurde von unserem Verantwortungsbewußtsein und Verständnis für die uns auferlegten Pflichten diktiert sowie von den Interessen und der Wohlfahrt unserer Mitglieder. Gleichzeitig aber haben wir keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß Löhne, die unter dem normalen Niveau liegen, entsprechend erhöht werden müssen und daß jeder Erhöhung des Sozialproduktes, das zu einer Erhöhung des Nationaleinkommens führt, sich in höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen jener widerspiegeln müsse, auf deren Arbeitskraft der Reichtum des Landes beruht.

In diesem Zusammenhang möchte ich kurz die Frage der Erhöhung der Produktivität und größeren industriellen Leistungsfähigkeit berühren. Der britische TUC hat einen wesentlichen Beitrag zur Arbeit des Britisch-Amerikanischen Produktivitätsrates geleistet, der auf Initiative des Schatzkanzlers der Arbeiterregierung, des verstorbenen Sir Stafford Cripps, errichtet wurde, dem wir immer ein ehrendes Andenken bewahren werden. Gruppen von Arbeitern und Technikern wurden nach den Vereinigten Staaten von Amerika gesandt und die Resultate dieser Studienreisen können als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden und haben wesentlich zur Erweiterung unserer industriellen Kenntnisse und Erfahrungen beigetragen.

Nach Erfüllung der Aufgabe dieser Organisation verliehen wir dem Britischen Produktivitätsrat unsere Unterstützung und sorgten für eine weitere Entwicklung seiner Tätigkeit auf nationaler und Betriebsebene, um unseren Unternehmern die Dringlichkeit und Bedeutung aller mit einer Erhöhung der Produktion verbundenen Probleme nahezubringen.

Heute müssen sich die Gewerkschaften in der ganzen Welt der Tatsache bewußt sein, daß eine ihrer unabdingbaren Pflichten darin besteht, ihre Mitglieder zum Verständnis der wirtschaftspolitischen Gegebenheiten zu erziehen, mit anderen Worten, sie müssen einsehen, daß gute und intelligente Arbeit und höhere Produktivität, verbunden mit maximaler Leistungsfähigkeit, eine absolute Notwendigkeit darstellt, wenn der Lebensstandard der Arbeiterschaft in der ganzen Welt gehoben werden soll.

Die Zeit der harten, mühsamen körperlichen Arbeit ist glücklicherweise vorbei. Wir leben in einem Zeitalter der Mechanisierung der Industrie in allen möglichen Formen. In der Industrie hat sich bereits die allgemeine Erkenntnis durchgesetzt, daß jede Gelegenheit benützt werden muß, um durch bestmöglichen Gebrauch der Werkzeuge, die uns die wissenschaftliche und technologische Entwicklung zur Verfügung stellt, die Produktion zu erhöhen und ihre Kosten zu senken. Die breite Masse der Bevölkerung wird sich nur dann besserer Wohnungen, besserer Einrichtungen, Möbel, Kleider, Autos und anderer Annehmlichkeiten des Lebens erfreuen können, wenn sich die Leistungsfähigkeit der Arbeiter in der ganzen Welt erhöht, wenn ein entsprechend höheres Niveau der Fertigung gewahrt bleibt und die Produktion ansteigt, so daß alle diese Produkte der mensch-

lichen Arbeit zu angemessenen Preisen auf den Märkten der Welt verkauft werden können und sich jedermann aller Errungenschaften und Annehmlichkeiten erfreuen kann, die ihm eine Welt des Überflusses zu bieten hat. Hier handelt es sich um eine lebenswichtige Zielsetzung, die für die Wirtschaftspolitik aller Länder eine unerläßliche Grundbedingung darstellt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt dieser Frage der Produktivität ist die Notwendigkeit der Verwendung moderner landwirtschaftlicher Maschinen und die praktische Verwertung des Schatzes von Kenntnissen, die der Landwirtschaft durch wissenschaftliche Forschungsarbeiten verfügbar gemacht worden sind. Ich erwähne dieses Beispiel, um die Tatsache zu unterstreichen, daß für die Ernährung einer in stetiger Zunahme begriffenen Bevölkerung in der ganzen Welt nur dann auf wirksame Weise gesorgt werden kann, wenn wir alle die Einrichtungen, die uns die moderne technologische Entwicklung beschert hat, optimal benützen. Dieses einfache Beispiel ließe sich tausendmal anführen. Ähnliche Erwägungen treffen auch auf alle anderen Formen der industriellen Tätigkeit zu. Aus der immer größer werdenden Zahl der Mäuler, die zu füttern sind, ergibt sich die imperative Notwendigkeit der Anwendung des Prinzips der hundertprozentigen Leistungsfähigkeit auf die Produktion der lebenswichtigsten Güter.

Als erfreuliche Tatsache kann an dieser Stelle das Wachstum der ITF erwähnt werden. Gegenwärtig gehören uns 151 Organisationen in 49 Ländern an, mit einer Gesamtmitgliederzahl von 4 715 000, obwohl unser Mitgliederstand unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in bezug auf die Anmeldung von Mitgliedern gewisser Organisationen bei der ITF 6 Millionen Mitglieder überschreitet.

Aus dem Tätigkeitsbericht sind die Neubetritte ersichtlich, die seit dem Kongreß in Stockholm erfolgt sind, und zu denen Beitritte von Gewerkschaften in Kenya, Nyasaland, Chile, Kolumbien, Nordrhodesien, Tunesien, Indien und Pakistan zählen. Es handelt sich hier hauptsächlich um kleinere Organisationen, deren Beitritt durch die ihnen von der ITF gewährte Unterstützung möglich geworden ist. Einer der fundamentalen Grundsätze der ITF ist, laut ihren Satzungen, immer gewesen,

„zur gewerkschaftlichen Erfassung der Transportarbeiter in jenen Ländern beizutragen, in denen sie unorganisiert oder nur teilweise organisiert sind und schwachen, des Beistands würdigen Organisationen beizustehen...“

Wir dürfen nie vergessen, daß die Solidarität die fundamentale Grundlage der Gewerkschaftsbewegung darstellt. Unser Sekretariat hat sich dieser Tatsache stets erinnert.

Es ist nicht meine Aufgabe, über unsere Tätigkeit während der letzten zwei Jahre zu berichten. Hierüber wird der Bericht des Generalsekretärs die erforderlichen Aufschlüsse erteilen.

Die Entwicklung von Beziehungen zu den Arbeitnehmern in den am wenigsten entwickelten Teilen der Welt stellt für die ITF keine Neuerung dar. Darauf hat schon der verstorbene Edo Fimmen in einer bemerkenswerten Ansprache auf einem der früheren Kongresse hingewiesen. Es verdient jedoch der Erwähnung, daß unsere fortgesetzten Bemühungen erst in den letzten Jahren Ergebnisse gezeitigt haben. Ich bin der Ansicht, daß diese Ernte der letzten Jahre wesentlich durch die Saat der praktischen Gewerk-

schaftsarbeit bedingt wurde, die die ITF im Namen ihrer Mitglieder geleistet hat. Sie hat zu einer Erhöhung des Vertrauens beigetragen und sich bezahlt gemacht. Auf jedem Tätigkeitsgebiet, wo immer irgendwelche nützliche Arbeit zu leisten war, mit Hilfe der IAO oder anderer nicht-staatlicher Organisationen, sind reale und konkrete Fortschritte zu verzeichnen.

Wenn ich die Bedeutung dieser Tätigkeit betone und an die Dienste denke, die die Internationale Transportarbeiterföderation ihren Mitgliedern leistet, so möchte ich als wichtigste Beispiele die finanzielle und materielle Unterstützung der französischen und italienischen Gewerkschaften und der indischen und pakistanischen Seeleute erwähnen, die Entwicklung des Sekretariats in Havanna, unsere Arbeit in Tunesien, unsere Beziehungen zum IBFG und den IBS, die Reise des Kollegen Pounder nach Kenya und Rhodesien, die wertvolle Arbeit der verschiedenen Sektionen des Sekretariats — der Seeleute, Hafentarbeiter, des Personals der Zivilluftfahrt, der Arbeiter im Straßenverkehr und anderer —, alle diese mögen nur als wenige Beispiele für den Bereich und die Wirksamkeit unserer Tätigkeit und der von uns verfolgten gewerkschaftlichen Realpolitik dienen.

Meine Ansprache wäre nicht vollständig, wenn ich nicht auf die besorgniserregende internationale Lage zu sprechen käme. Leider kann von einem Weltfrieden noch nicht die Rede sein. Obwohl die Kampfhandlungen in Korea eingestellt wurden und in Indochina eine Atempause eingetreten zu sein scheint, geht der kalte Krieg weiter, und zwischen Osten und Westen gähnt nach wie vor eine tiefe Kluft. In Asien und Afrika gärt es, und durch die plötzliche Intensivierung nationalistischer Tendenzen erhöht sich die Ungewißheit in der Welt nur noch mehr.

Als in der Führerschaft der Sowjetunion ein Wechsel eintrat, hatten viele von uns gehofft, daß dieser auch zu einer Änderung der Politik führen würde, zu Verhandlungen über die Herstellung friedlicher Beziehungen zwischen den Nationen, zu engerer Zusammenarbeit und besserem gegenseitigen Verständnis unter Benutzung der Organisation der Vereinten Nationen als wirksames Mittel zur Lösung der Probleme, denen sich die Völker und Regierungen der Welt gegenübersehen.

Mir will es scheinen, daß heute ein gewisses Nachlassen der Spannung festgestellt werden kann, die so lange angedauert hat, und wir alle hoffen, daß dieser Schein nicht trügt. Es liegt auf der Hand, daß sich in der ganzen Welt ein Geisteszustand entwickelt hat, der auf einen Furchtkomplex zurückzuführen ist. Die Herstellung und Versuche mit Atomwaffen, der Wasserstoffbombe und anderen furchtbaren Zerstörungsmitteln, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, haben unter den Führern der Nationen der Welt eine unheilvolle Reaktion hervorgerufen und eine Atmosphäre geschaffen, in der man sich nur unter großen Schwierigkeiten auf die zu erfüllenden Aufgaben konzentrieren und mit Zuversicht und Vertrauen in die Zukunft blicken kann.

Unsere Gedanken sind immer bei denen, die unablässig bemüht sind, Frieden und Ordnung in diese chaotische Welt zu bringen, und für das gleiche Ziel muß sich jeder von uns mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln einsetzen.

Wir sind der unbedingten Meinung, daß unser entschiedenster Widerstand gegen die Bestrebungen des internationalen Kommunismus eine imperative

Notwendigkeit darstellt. Die freien Gewerkschaften der Welt müssen zusammenarbeiten, um die Prinzipien der Demokratie und die demokratische Lebensart zu verteidigen, die für uns alle so viel bedeuten, und die wir nie aufgeben können und dürfen.

Wir kämpfen gegen die Intoleranz und die Unterdrückung, wo immer sie sich auch zeigen mögen — einerlei, ob es sich um die eiserne Disziplin der Kommunisten handelt oder um den ansteckenden Furchtkomplex, der durch das schleichende Gift der Propaganda eines McCarthy hervorgerufen wird. Freiheit, Sicherheit, das Recht auf ein Leben in Frieden und auf den Genuß des Reichtums, den die Welt bescheren kann, sollten das natürliche Erbe aller Völker sein.

In unserem Kampfe für Freiheit und Demokratie dürfen wir daher keinen Augenblick nachlassen, wenn die zukünftige Wohlfahrt und die berechtigten Ansprüche der Menschheit nicht aufs Spiel gesetzt werden sollen.

An dieser Stelle möchte ich die Wahl unseres Generalsekretärs, des Kollegen Omer Becu, zum Präsidenten des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften erwähnen. Diese Wahl war eine vollständige Überraschung. Verschiedene Leute waren ersucht worden, zu kandidieren, hatten jedoch ihre Nominierung verweigert, woraus sich eine einigermaßen schwierige Lage ergab. Auf Kollege Becu wurde von verschiedenen Seiten ein gewisser Druck ausgeübt, worauf er nach eingehenden Beratungen mit allen Kollegen, mit denen er Fühlung nehmen konnte, schließlich nach langem Zögern sein Einverständnis bekanntgab, den Posten zu übernehmen.

Die ITF ist weiterhin bereit, wie sie es bisher getan hat, bei ihrem Beitrag zur Arbeit des IBFG große Opfer zu bringen. Ihr werdet Euch daran erinnern, daß wir uns von unserem früheren Generalsekretär, Kollegen J. H. Oldenbroek, trennten, der Generalsekretär des IBFG wurde, während andere unserer leitenden Funktionäre dem Exekutivrat des IBFG angehören. Gewiß handelt es sich hier um notwendige Erscheinungen und positive Beitragsleistungen. Als internationales Berufssekretariat ist es unsere Pflicht, nach besten Kräften die Arbeit des IBFG zu unterstützen.

Ich würde mich auch einer Versäumnis meiner Pflichten schuldig machen, wenn ich hier das Sekretariat der ITF nicht erwähnte. Ich möchte mir daher an dieser Stelle gestatten, den Funktionären und Mitarbeitern unseren Dank und unsere Anerkennung auszusprechen, die durch ihre loyale und pflichtbewußte Arbeit während der Berichtszeit einen so wesentlichen Beitrag zu den Erfolgen unserer Organisation geleistet haben.

Zum Schluß möchte ich noch meiner festen Überzeugung Ausdruck verleihen, daß die Internationale Transportarbeiterföderation eine lebenswichtige und lebenskräftige Organisation ist, die befähigt ist, einen sehr wertvollen Beitrag zur Förderung der Interessen ihrer Mitglieder zu leisten und mit dem Realismus an die Lösung unserer heutigen Probleme schreiten wird, der aus ihrer langen Erfahrung geboren wurde.

Möge ihr Wachstum nie ein Ende finden.

Es ist üblich, an dieser Stelle jene unserer Kollegen in Erinnerung zu bringen, die nicht mehr unter uns weilen und deren Andenken wir ehren. Ich weiß, daß in der Liste der Namen viele fehlen, und ich möchte zunächst die ungezählten Tausende von Mitgliedern erwähnen, die dahingeschieden sind und deren Namen uns nicht bekannt sind. Ihr Lebenswerk hat es den-

jenigen von uns, die vielleicht etwas größere Bedeutung erlangt haben, ermöglicht, für sich Verdienste in Anspruch zu nehmen, die nicht immer die ihren gewesen sind. Die wahre Stärke der Gewerkschaftsbewegung liegt nicht im Lebenswerk ihrer Führer, sondern in der Loyalität, im Mut und im Pflichtgefühl der einfachen Mitglieder. Nach diesen Worten möchte ich auf einige Namen besonders hinweisen: Léon Jouhaux, eine heitere, virile und dynamische Persönlichkeit, während vieler Jahre einer der bedeutendsten Männer auf internationalem Gebiete; Leif Olsen, Präsident des norwegischen Transportarbeiterverbandes; Hariharnath Shastri, Präsident der indischen Eisenbahner-Föderation, der bei dem Absturz des Flugzeugs, in dem er von einer Sitzung des Exekutivrates des IBFG zurückkehrte, ums Leben kam, ein junger Mann mit großen Zukunftsaussichten, dessen sich erweiternder Horizont ihn allmählich in die Lage versetzte, einen besseren Beitrag zur Gewerkschaftsarbeit zu leisten, als es ihm in seiner Anfangszeit möglich war; T. Laursen, Präsident des dänischen Seeleuteverbandes; W. R. Spence, ehemaliger Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Seeleute, und schließlich unser alter Freund A. Forslund, ehemaliger Präsident des schwedischen Eisenbahnerverbandes.

Kollegen, wir werden der Verstorbenen immer gedenken. Durch ihre Arbeit haben sie die Gewerkschaftsbewegung aufgebaut. Wir werden die Erinnerung an sie bewahren, wie der Dichter sagt, „bei Sonnenuntergang und am Morgen“. Ich ersuche Euch, Euch aus Dankbarkeit und zu Ehren der Toten zu einer Minute des Schweigens von den Sitzen zu erheben.

Die Delegierten erheben sich von ihren Sitzen.

Danke sehr.

Daraufhin wird der Kongreß bis 14.30 Uhr vertagt.

Freitag, 16. Juli 1954

NACHMITTAGSSITZUNG

Wahl der Mandatprüfungs- und Resolutionsausschüsse

Der Präsident eröffnet die Sitzung um 14.30 Uhr, und der Kongreß schreitet zur Wahl des Mandatprüfungsausschusses und eines Resolutionsausschusses. Zu Mitgliedern dieser beiden Ausschüsse werden die folgenden gewählt:

Mandatprüfungsausschuß

Beneluxländer	R. Dekeyzer
Deutschland	W. Kiesel
Frankreich	R. Degris
Großbritannien	W. J. P. Webber
Skandinavische Länder	E. Borg

Resolutionsausschuß

Beneluxländer	P. de Vries
Deutschland	A. Nicolaisen
Frankreich	F. Laurent

Griechenland	<i>A. Thiopoulos</i>
Großbritannien	<i>A. E. Tiffin</i>
Indien	<i>P. D'Mello</i>
Italien	<i>A. Maffei</i>
Japan	<i>K. Domon</i>
Österreich	<i>A. Thaler</i>
Schweiz	<i>H. Düby</i>
Skandinavische Länder	<i>H. Blomgren</i>
Spanien	<i>A. Pérez</i>
Tunesien	<i>M. L. Benghozzia</i>
USA	<i>J. Waugh</i>

Tätigkeitsbericht

Der Präsident gibt bekannt, daß er den Tätigkeitsbericht Absatz für Absatz behandeln würde, wonach der Generalsekretär im Namen des Exekutivkomitees auf etwaige Bemerkungen oder Kommentare antworten werde. Zu Fragen und etwaigen Klarstellungen werde sich fortlaufend anlässlich der Diskussionspunkte, auf die sie sich bezogen, Gelegenheit bieten.

Die nachstehenden Fragen werden gestellt und die folgenden Antworten erteilt:

Neubeitritte (S. 23)

P. D'Mello (Verband der Hafendarbeiter von Bombay und des Personals der Hafenbehörde von Bombay) fragt, warum die beiden Organisationen, die er vertritt, nicht in der Liste der Neubeitritte erscheinen.

Der Generalsekretär erläutert, daß sich der Bericht nur auf die Jahre 1952 und 1953 beziehe und die beiden genannten Organisationen der ITF im Jahre 1954 beigetreten seien. Demgemäß werden sie im nächsten Bericht angeführt werden.

Verband der Afrikanischen Arbeiter der Rhodesischen Eisenbahnen (S. 35)

Der Präsident: Ihr werdet feststellen, daß der Bericht die vom Kollegen Martin Pounder, dem ehemaligen stellvertretenden Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner, geleistete Arbeit erwähnt. Ich glaube, es wäre am Platze, wenn wir an dieser Stelle Kollegen Pounder für die von ihm unternommene Mission und den von ihm erstatteten Bericht unseren Dank aussprechen. (Beifall.)

Dänische Gewerkschaft der Navigationsoffiziere (S. 48)

D. S. Tennant (Britischer Verband der Schiffsoffiziere) machte darauf aufmerksam, daß die Überschrift dieses Abschnitts lauten sollte „Verband der Dänischen Schiffingenieure“.

Vereinigung der Schwedischen Verkehrspiloten (S. 48)

A. G. F. Söre (Verband der Schwedischen Schiffingenieure) erklärt, eine Organisation mit dem Namen „Vereinigung der Schwedischen Verkehrspiloten“ gebe es nicht. Es handle sich hier um die Vereinigung der Schwedischen Navigatoren, die die Verkehrspiloten Schwedens organisiert.

Hilfeleistung an die Opfer der Überschwemmungen (S. 50)

H. J. Kanne (Niederländischer Verband des Personals der Verkehrsbetriebe — Eisenbahnen usw.) bringt den Dank seiner Organisation für die Solidarität zum Ausdruck, die so viele Kollegen von der ITF im Februar 1953 an den Tag gelegt hatten, als sein Heimatland von einer furchtbaren Überschwemmung heimgesucht wurde, die den Tod von über zehntausend Menschen herbeiführte und Zehntausende obdachlos und sie um ihr Hab und Gut brachte. Die sofortige und wirksame Hilfeleistung der ausländischen Kollegen sei von großem Nutzen gewesen und würde nie vergessen werden.

ECE-Konferenz der Verkehrsminister (S. 80)

H. J. Kanne (Niederländischer Verband des Personals der Verkehrsbetriebe — Eisenbahnen usw.) bedauert, daß die Umstände leider die Verwirklichung der Resolution des Stockholmer Kongresses verhindert haben, in der das Exekutivkomitee beauftragt wurde, die Errichtung eines europäischen Verkehrsausschusses zu erwägen, zum Zwecke der Ausarbeitung eines Programmes, das dem Sekretariat der ITF und den Mitgliedsorganisationen in Fragen der europäischen Verkehrspolitik als Leitfaden dienen würde, wobei dieses Programm den in Frage kommenden europäischen Organisationen zur Billigung vorzulegen wäre, und erklärt, daß er trotzdem die vom Sekretariat geleistete Arbeit sehr zu schätzen wisse, die die Grundlage für konkrete Diskussionen über europäische Verkehrsprobleme geschaffen hatte. Der Bericht, den der stellvertretende Generalsekretär nach Anhörung der Meinungen einer Anzahl von Kollegen im vergangenen Mai ausgearbeitet hat, sei sehr zweckdienlich. Er enthält eine Übersicht über die Entwicklung während der vergangenen zwei Jahre und die Schwierigkeiten, die noch zu überwinden sind. Auf diese Weise entsteht ein Hintergrund für die Politik, die die ITF in die Lage versetzen würde, ihrer historischen Aufgabe der Förderung der Vereinheitlichung des europäischen Verkehrswesens gerecht zu werden.

Wie nützlich dieser Bericht jedoch auch immer sein möge, es geht darum, praktische Resultate zu erzielen, und man würde nichts erreichen, wenn am Ende der Diskussion über diesen Gegenstand lediglich die Billigung des Entwurfes der Resolution am Ende des Berichts stände. An und für sich war die Resolution annehmbar, da sie eine Reihe von Programmpunkten enthält. Sie beschäftigt sich jedoch nur mit allgemeinen Grundsätzen und sagt nichts über die Art und Weise ihrer Verwirklichung. Es ist nach wie vor notwendig, den in Stockholm beantragten Ausschuß zu ernennen, und dies würde sich nun einfacher gestalten, da man damit rechnen könne, daß als Ergebnis der Diskussionen, die in den Sektionskonferenzen stattfinden würden, bereits eine einigermaßen klare Umschreibung der Aufgaben dieses Ausschusses zustande kommen würde.

Es wird immer klarer, daß die Integration des Verkehrswesens und seine Koordinierung zwar ihre eigenen Probleme mit sich bringen, daß sie jedoch mit den Problemen einer allgemeinen wirtschaftlichen Integration in enger Verbindung stehen.

Das gleiche kann von jedem der in Abschnitt IV des Berichtes des stellvertretenden Generalsekretärs erwähnten Probleme behauptet werden, zumindest, wenn man die Integration des Verkehrswesens nicht als Selbstzweck betrachtet, sondern als einen Teil der allgemeinen Zielsetzung des

Wohlstandes der sozialen Sicherheit, des Friedens und der Freiheit für alle. Und da das Problem der allgemeinen wirtschaftlichen Integration Europas den IBFG betrifft und insbesondere seine Europäische Regional-Organisation, müßte man sich diese Tatsache bei den weiteren Diskussionen vor Augen halten, falls eine neue Resolution gebilligt würde, in der sich der Kongreß zugunsten des in Stockholm vorgeschlagenen Ausschusses aussprechen würde, und es würde daher angezeigt sein, eine Klausel einzubeziehen, in der der Wunsch zum Ausdruck gebracht werden würde, daß die zu leistende Arbeit in Zusammenarbeit oder, auf jeden Fall, in enger Fühlungnahme mit der europäischen Regionalorganisation zu erfolgen hätte.

Der Präsident erklärt, die von Kollegen Kanne abgegebene Erklärung beziehe sich auf den besonderen Bericht und die Resolution über die Frage des europäischen Verkehrswesens, der dem Kongreß noch nicht vorgelegt worden sei. Es sei ihm jedoch bekannt, daß Kollege Kanne eventuell bei der Diskussion dieses Gegenstandes nicht anwesend sein würde. Demgemäß würden seine nunmehr abgegebenen Erklärungen zur Kenntnis genommen und bei der Diskussion der Frage auf den entsprechenden Sektionskonferenzen berücksichtigt werden.

Belgische Eisenbahner helfen spanischen Gewerkschaften (S. 38)

A. Pérez (Spanischer Verband der Eisenbahner und Transportarbeiter) erklärt, die spanischen Delegierten wären mit dem Bericht einverstanden und hätten keine Einwände dagegen zu erheben, da jedoch darin die Spende der belgischen Kollegen angeführt wurde, die sie in so großzügiger Weise jenen gewährt hatten, die in der spanischen Untergrundbewegung tätig sind und sich bemühen, wieder freie spanische Transportarbeitergewerkschaften ins Leben zu rufen, wenn die Zeit gekommen ist, möchte er diese Gelegenheit benützen, um seinen Dank für diesen Beistand auszusprechen.

Kubanische Föderation des Personals der Zivilluftfahrt (S. 61)

F. Pomar (Föderation der kubanischen Transportarbeiter) bringt seinen Dank für den Beistand zum Ausdruck, der seinen Gewerkschaften in seinem Lande, einem verhältnismäßig unterentwickelten, gewährt worden ist und insbesondere für die Unterstützung der Föderation des Personals der Zivilluftfahrt.

Föderation der tunesischen Eisenbahner (S. 54)

M. L. Benghozzia (Tunesische Eisenbahnerföderation) erklärt, es sei ihm nach Überwindung einiger Schwierigkeiten bei der Grenzüberschreitung gelungen, ein Land zu erreichen, in dem die Freiheit herrscht, und er möchte die Gelegenheit benutzen, die brüderlichen Grüße aller tunesischen Arbeitnehmer zu überbringen, insbesondere der Eisenbahner und Hafenarbeiter. Der Bericht des Generalsekretärs sei sehr ermutigend, und es freut ihn, die immer wichtigere und bedeutendere Rolle feststellen zu können, die die Transportarbeiter der ganzen Welt in dem großen Kampf um Frieden, Demokratie, Wohlfahrt und Freiheit spielen. Insbesondere gereicht es ihm zur Genugtuung, die ständig zunehmende Aufmerksamkeit feststellen zu können, die die ITF Problemen nichtselbständiger Länder, wie seines eigenen, widmet, und dazu möchte er dem Exekutivkomitee und dem Sekretariat gratulieren.

In Tunesien sieht man sich einem Regime gegenüber, das sich auf keine Weise bemüht, über die Eisenbahnverwaltungen irgendeine Kontrolle auszuüben, die bei der Behandlung ihrer Arbeitnehmer vollkommene Willkür walten ließen. Insbesondere trifft diese auf die Sfax-Gafsa-Eisenbahngesellschaft zu, die ein Netz von 200 km betreibt und der auch die Phosphatgruben gehören. Diese Eisenbahngesellschaft hat 176 Arbeitnehmer in Verwirklichung eines Plans zur Ausschaltung tunesischer Arbeitnehmer entlassen und dazu weitere 57, einschließlich des Generalsekretärs der Zweigstelle Sfax der tunesischen Eisenbahnerföderation, wegen Beteiligung am Streik vom April 1952. Die Tunesischen Staatsbahnen haben ebenfalls einen Teil ihres tunesischen Personals aus ähnlichen Gründen entlassen. Beide Eisenbahngesellschaften verfolgen die Absicht, die tunesischen Eisenbahner einzuschüchtern, weil sie die Interessen ihres eigenen Landes vertreten und weil sie einer Gewerkschaft angehören.

Diese beiden mächtigen Eisenbahngesellschaften betreiben ein Netz, das sich im Besitze des tunesischen Staates befindet, aber die Regierung unternimmt nichts gegen sie und muß manchmal sogar Defizite gutmachen, die sich aus dem Betrieb ergeben. Ein beträchtlicher Betrag wird auch für Subventionen der einen oder anderen Art für den Straßentransport verwendet.

Seine Organisation setzt sich dafür ein, daß alle Eisenbahnen direkt von der Regierung verwaltet und betrieben werden.

Die Hafenarbeiter hätten ähnliche Beschwerden vorzubringen. Auch ihre Interessen werden fast zur Gänze vernachlässigt, insbesondere wenn sie Mitglieder des Hafenarbeiterverbandes sind.

Seine und die übrigen Organisationen der Transportarbeiter müssen einen fortwährenden Kampf gegen die Behörden und die Eisenbahngesellschaften führen, denen es darum zu tun ist, den tunesischen Gewerkschaftsbund auszuschalten. Viele sind in diesem Kampfe gefallen. Im Dezember 1952 war der Generalsekretär der tunesischen Föderation ermordet und viele Kollegen zu Gefängnisstrafen verurteilt worden. Ihm selber war wegen der Verteilung von Flugblättern im Zusammenhang mit dem Streik eine, wenn auch bedingte, dreimonatige Gefängnisstrafe auferlegt worden.

Die ITF sollte ihre Aktion fortsetzen und die Willkür der Eisenbahngesellschaften und Behörden in Tunesien anprangern.

Der Präsident dankt den Kollegen Pérez, Pomar und Benghozzia für ihre Worte der Anerkennung und versichert ihnen, daß die ITF weiterhin ihren Mitgliedsorganisationen mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln Beistand gewähren werde. Er verspricht, eine allgemeine Diskussion des Berichtes zu ermöglichen. Er könnte sich kaum vorstellen, daß alle Anwesenden der Ansicht waren, alles sei in schönster Ordnung und die ITF könne auch ganz gut ohne ihre Unterstützung auskommen. Wenn sich irgend jemand irgendwelche Gedanken machte, die er zur Sprache bringen wollte, möchte er sie als Vorsitzender dazu unbedingt ermutigen.

Arbeitsbedingungen des Personals auf elektrischen Lokomotiven (S. 11)

S. R. Lunniss (Britischer Verband der Lokführer und Heizer) stellt fest, daß auf dem Kongreß in Stockholm eine ziemlich umfangreiche Diskussion zu dieser Frage stattgefunden hatte, da die belgischen Behörden versuchten, einen beträchtlichen Unterschied zwischen der Entlohnung und den sonsti-

gen Arbeitsbedingungen des Personals elektrischer und Dampflokomotiven zu machen. Die in Stockholm gebilligte Resolution zielte darauf ab, diese Absichten zu verhindern, und er erkundigte sich, wie weit die diesbezüglichen Arbeiten des Sekretariats gediehen seien.

Der Vorsitzende meinte, es handle sich hier um eine technische Angelegenheit, die zweckmäßigerweise anlässlich der Konferenz der Eisenbahnerkonferenz behandelt werden könne, die im Laufe des Kongresses stattfinden würde.

Verband des Afrikanischen Personals der rhodesischen Eisenbahnen (S. 35)

D. Konkola dankt dem Kongreß im Namen des obigen Verbandes für die Unterstützung, die ihm seitens des Kollegen Martin Pounder zuteil geworden war, der nach Rhodesien gesandt worden war, um dort bei Lohnverhandlungen behilflich zu sein. Sein Verband könne erst auf eine kurze Geschichte zurückblicken, und ohne den Beistand, der ihm zuteil geworden ist, hätte er sich nicht entwickeln können. Er brachte seine Hoffnung auf weiteren Beistand dieser Art zum Ausdruck, da ein beträchtliches Arbeitspensum zu erledigen ist.

Der Präsident hofft, daß der Kongreß gemäß dem Antrag des Kollegen Konkola der Notwendigkeit der Unterstützung von Verbänden, die bei weitem nicht so fortgeschritten waren, wie in einigen der älteren industriellen Länder, einige Aufmerksamkeit zuwenden würde. Es handelte sich hier um eine Angelegenheit, die allen sehr am Herzen liegt und über die sich alle viel Gedanken machen, und er ist überzeugt, daß dieser Anregung Rechnung getragen würde, sobald der Kongreß am nächsten Tage seine Arbeit wieder aufnehmen werde.

Daraufhin wird der Kongreß auf den folgenden Vormittag vertagt.

Samstag, 17. Juli 1954

VORMITTAGSSITZUNG

Geschäftsordnung

Als erstes Geschäft behandelt der Kongreß den Entwurf der Geschäftsordnung, der einstimmig gebilligt wird. Daraufhin eröffnet der Präsident neuerdings die Diskussion über den Tätigkeitsbericht.

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

T. Nishimaki (Japanischer Seeleuteverband) dankt dem Exekutivkomitee und dem Sekretariat für die seinem Verband gewährte Unterstützung und insbesondere für die Mitarbeit bei der Aktion zur Verweigerung der Annahme von Waren der Omi-Spinnerei. Diese Spinnerei hat ihren Arbeitnehmern der Sklavenarbeit ähnliche Arbeitsbedingungen aufgezwungen. Daraufhin hat der japanische Textilarbeiterverband zu einem Streik aufgerufen, der vom japanischen Seeleuteverband unterstützt wird.

Ferner will Kollege Nishimaki die Aufmerksamkeit des Kongresses auf die Auswirkungen der Versuche mit Atomwaffen lenken, die von den Vereinigten Staaten angestellt wurden und bei denen sich 23 Fischer und in geringerem Umfange auch seinem Verbands angehörende Dampferbesatzungen infolge der Einwirkung radioaktiver Strahlen schwere Er-

krankungen zugezogen hatten, gegen die sich ärztliche Behandlung bisher als machtlos erwiesen hat. Das Fanggut ist ebenfalls verseucht worden und mußte vernichtet werden, was einen Verlust von schätzungsweise 1 Milliarde 800 Millionen Yen (£ 1 800 000) bedeutete. Hierbei handelte es sich um einen schwerwiegenden Verlust für die Fischer, deren Entlohnung in einem Prozentsatz des Fangerlöses besteht. Auch Leuchtturmwärter sind infolge des Genusses von verseuchtem Regenwasser erkrankt.

Er will damit den Vereinigten Staaten keinen Vorwurf machen, da allgemein bekannt ist, daß ähnliche Versuche in Sowjetrußland durchgeführt werden, und während das Ziel der Vereinigten Staaten die Aufrechterhaltung des Weltfriedens und die Verteidigung von Freiheit und Demokratie ist, zielt die Sowjetunion auf die Herrschaft des Kommunismus über die ganze Welt ab.

Es ist jedoch klargeworden, daß das Wettrüsten mit Atomwaffen zur Vernichtung der Menschheit führen könnte. Aus diesem Grunde müßte die Herstellung von Kriegsmaterial der genauen Kontrolle der Vereinten Nationen unterstellt und allmählich herabgesetzt werden. Die Herstellung und Versuche mit Atombomben sind zu verbieten. Hieraus erwächst dem IBFG ein Problem, der bereits Schritte zu seiner Lösung unternommen hat. Gewiß sind hier Schwierigkeiten zu überwinden: der Eiserne Vorhang, die Diktaturen und die Geheimhaltung derartiger Versuche durch die totalitären Regierungen. Insbesondere berührt diese Angelegenheit die ITF, da die Zivilluftfahrt, die Schifffahrt und die Fischerei am ärgsten in Mitleidenschaft gezogen werden, und demzufolge sollte die ITF in Zusammenarbeit mit dem IBFG die erforderlichen wirksamen Schritte unternehmen.

Ferner möchte er auf die Freiheit der Schifffahrt und Fischerei auf hoher See hinweisen, die traditionell anerkannt, aber in der letzten Zeit durch willkürliche Maßnahmen gewisser Länder eingeschränkt worden ist. Ein Beispiel hierfür sind die in Bikini durchgeführten Versuche, andere die von gewissen Ländern offiziell zum Zwecke des Schutzes des Fischbestandes vertretenen Ansprüche auf Souveränität über gewisse Gebiete. Er anerkennt die Notwendigkeit, den Fischbestand zu schützen und, mit gewissem Vorbehalt, auch zur See Versuche mit neuen Waffen anzustellen, die sich jedoch auf ein gemeinsames Einverständnis der in Frage kommenden Nationen stützen sollten und zu welchem Zwecke Konferenzen einberufen werden sollten, an denen Vertreter der Gewerkschaften teilzunehmen hätten. Er hofft, daß die ITF in dieser Angelegenheit bei den Vereinten Nationen und der IAO intervenieren werde.

Diese Probleme hatten sich nach dem Termin ergeben, der für die Einreichung von Anträgen an den Kongreß festgesetzt worden war, er hofft jedoch, daß die von ihm abgegebene Erklärung als Grundlage für eine Resolution benützt werden könnte.

F. Laurent (Französischer Eisenbahnerverband, Force Ouvrière) dankt dem Präsidenten und dem Kongreß für den Tribut, der dem Andenken von Léon Jouhaux am Vortage gezollt worden ist, und der, wie er dem Kongreß versichert, allen anwesenden französischen Delegierten ans Herz gerührt hat.

Was den Bericht betrifft, bedauert er, daß neuerdings Beistand an französische Gewerkschaften und insbesondere an den Eisenbahnerverband

erwähnt werden mußte. Er ist dem Exekutivkomitee und dem Generalsekretär sehr dankbar für die finanzielle Unterstützung, die seine Organisation während der letzten zwei Jahre erhalten hat, und zugleich dankt er dem Kongreß und jenen Mitgliedsorganisationen, die eine derartige Hilfeleistung ermöglicht haben. Sie hat sich leider als notwendig erwiesen, da man in Frankreich sehr große Schwierigkeiten zu überwinden hat, wo eine zersplitterte Gewerkschaftsbewegung mitten im Kampfe steht gegen verschiedene Gruppen von Gewerkschaften, einerseits die von Kommunisten beherrschte CGT, andererseits eine christliche Organisation, die nur allzuoft den Kommunisten in die Hände spielt oder sie in ihrem Vorhaben ermutigt.

Dies bedeutet, daß seine Organisation, abgesehen von einigen wenigen Organisationen, die — ohne Zweifel vorübergehend — autonom sind, nur auf die Unterstützung der Force-Ouvrière-Landeszentrale und ihrer Mitgliedsverbände zählen kann, die die einzigen wirklich freien Gewerkschaften sind.

Das wichtigste Ereignis auf dem Tätigkeitsgebiete der französischen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere der Eisenbahner, war der von der kommunistischen CGT angezettelte Streik vom 28. April 1954. Im Einklang mit den Beschlüssen des Kongresses der Force Ouvrière Eisenbahner-Föderation, des Kongresses der ITF und jenen der Force-Ouvrière-Landeszentrale, hatte sich die Eisenbahner-Föderation geweigert, an diesem Streik teilzunehmen, den sie als politischen Streik betrachtete. Dieser Beschluß ist ein kluger gewesen, denn nicht lange nachher erging sich der Führer der französischen kommunistischen Partei im Juni in Paris anläßlich des Dreizehnten Parteikongresses in Selbstkritik, indem er erklärte, die zum Streik vom 28. April ausgegebenen Parolen seien nicht die richtigen gewesen und die Forderungen, die erhoben wurden, stützten sich nicht auf die Billigung der französischen Werktätigen.

Unsere Stellungnahme war uns anläßlich unseres eigenen Kongresses in Toulouse im vergangenen Mai, als sich uns Gelegenheit bot, die Auswirkungen des Streiks einer Prüfung zu unterziehen, dabei behilflich, die Annahme einer Resolution durchzusetzen, in der jede Zusammenarbeit oder Bündnis mit der kommunistischen CGT verboten wird. Kollege Devaux, der die ITF auf unserem Kongreß vertrat, hat dem Generalsekretär der ITF hierüber einen Bericht übermittelt. Ich möchte der ITF für all die moralische und materielle Unterstützung, die sie uns anläßlich des Streiks im August 1953 zuteil werden ließ, aus ganzem Herzen meinen Dank aussprechen. Es war für uns sehr ermutigend, in unserem Büro damals den Generalsekretär der ITF und den Vorsitzenden ihrer Eisenbahnersektion, Kollegen Devaux, sitzen zu sehen, die sich einige Tage bei uns aufhielten, so daß wir uns ihren Rat in diesem Augenblick zunutze machen konnten, als wir nach einer Diskussion über den Streik mit dem Minister für Öffentliche Arbeiten und dem Ministerpräsidenten den Beschluß fassen mußten, den Konflikt abzubrechen und die Arbeit wieder aufzunehmen.

Der Bericht erwähnt noch zwei weitere Fragen, auf die ich zu sprechen kommen möchte. Die erste betrifft die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister, und die Beziehungen, die die ITF zu ihr unterhalten sollte. Selbstverständlich hoffen wir, daß diese Beziehungen sich eng gestalten werden: es liegt uns aber auch sehr daran, daß irgendein Gremium errich-

tet werden sollte, in dem die gleichen Minister mit den Vertretern der Gewerkschaften zusammenarbeiten könnten.

Unseres Erachtens ist die ITF die zuständige Organisation, die befugt ist, als Sprecher aller Transportarbeiter in einem solchen Gremium aufzutreten, das eine Art von Europäischem Verkehrsrat sein würde und den ersten Schritt auf dem Wege zur Errichtung einer Europäischen Verkehrsgemeinschaft darstellen würde.

Wir machen diesen Vorschlag, da wir uns einer Tendenz bewußt sind, die sich insbesondere in Frankreich in den Kreisen jener bemerkbar macht, die für die verschiedenen Verkehrsträger verantwortlich sind, die Gewerkschaften von jeglichen Diskussionen fernzuhalten. Niemand kann die technokratischen Führer daran hindern, Beschlüsse zu fassen, die direkte Auswirkungen auf das Leben und die Arbeit der Transportarbeiter zeitigen, insbesondere der Eisenbahner. Aus diesem Grunde stimme ich rückhaltlos den Erklärungen zu, die Kollege Kanne gestern abgab, als er verlangte, daß die beantragte Resolution über die Reorganisation des europäischen Verkehrswesens abgeklärt und vervollständigt werde. Wir beabsichtigen, eine Reihe von Abänderungsanträgen einzubringen, durch die in diese Resolution ein Tätigkeitsprogramm für die leitenden Gremien der ITF für die nächsten zwei Jahre einbezogen wird. Ferner enthält der Bericht einen Abschnitt, der sich auf die Eisenbahnersektion bezieht. Ich hoffe, daß Kollege Becu, Generalsekretär, und Kollege Tofahrn, Sekretär der Eisenbahnersektion, es mir nicht übelnehmen werden, wenn ich hier das vorbringe, was ich mir vorzubringen vorgenommen habe und das ausschließlich konstruktive Kritik darstellt. Die Exekutive meiner Föderation hat mich beauftragt, ihr Erstaunen darüber zum Ausdruck zu bringen, daß der Sachverständigenausschuß seit der Eisenbahnerkonferenz in Rom nicht zusammengetreten ist. Ich weiß, das Kollege Becu sehr viel zu tun hat. Ebenso bekannt ist mir das Arbeitspensum, das Kollege Tofahrn zu erledigen hat, und daß ihn seine Krankheit verhindert hat, einen Großteil davon zu erledigen. Im gegenwärtigen Augenblick jedoch, wenn sich bei den Eisenbahnen der ganzen Welt, insbesondere in Europa, tiefgreifende technische Umwälzungen vorbereiten, würde ich es für angezeigt halten, daß Kollege Tofahrn gelegentlich in der Lage sein sollte, gewisse Mitglieder des Sachverständigenausschusses der Eisenbahnersektion mit der Aufgabe zu betrauen, Angelegenheiten im Auge zu behalten, die von Zeit zu Zeit im Verlaufe dieser technischen Umwälzungen bei den Eisenbahnen zur Debatte gelangen werden, so daß die ITF, wie es ihr zukommt, die Interessen der Eisenbahner wahren kann. Ich beantrage daher dringend, daß der Sachverständigenausschuß der Sektion die Vollmachten erhält, die ihn in die Lage versetzen würden, die Interessen der Eisenbahner zu wahren, die sich durchaus nicht dem technischen Fortschritt entgegenstellen wollen, sondern im Gegenteil, ihn begünstigen, um diese Interessen in allen Ländern der Welt und im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation, vertreten zu können. Wir können es nicht zulassen, daß man den Eisenbahnern das Fell über die Ohren zieht.

Ich danke dem Kongreß für seine Aufmerksamkeit und kann im Namen der Force Ouvrière Eisenbahner-Föderation die Versicherung abgeben, daß der Kongreß und die leitenden Gremien der ITF weiterhin mit der rückhaltlosen Unterstützung unserer Eisenbahner-Föderation rechnen können.

Der Präsident: Der nächste Redner, dem ich das Wort erteile, ist ein Kollege, den ich besonders willkommen heiße, Kollege D'Mello, der die indischen Hafentarbeiter vertritt. Den Anlaß für seine erstmalige Anwesenheit auf unserem Kongreß bildet der Beitritt der beiden Verbände der Hafentarbeiter, als deren Vertreter er erschienen ist. Er legt großes Interesse an der Arbeit der ITF an den Tag, ist mit der ITF immer in enger Verbindung gestanden und hat ihr bereitwillig seine Mitarbeit gewährt.

P. D'Mello (Verband der Hafentarbeiter von Bombay und auch in Vertretung des Verbandes der Arbeitnehmer der Hafentbehörde von Bombay) dankt dem Generalsekretär für die von ihm in Indien gewährte Unterstützung bei den Versuchen, rivalisierende Organisationen der Seeleute in einer einzigen Organisation zu vereinigen. Seine Bemühungen sind zwar nicht von vollkommenem Erfolg begleitet gewesen, er habe jedoch der Gewerkschaftsbewegung Indiens außergewöhnliche Dienste geleistet. Kollege D'Mello gibt einen Überblick über die Struktur der Gewerkschaftsbewegung Indiens und erklärt, es wäre für seine Gewerkschaft von großer moralischer Bedeutung, wenn die ITF ihren nächsten Kongreß in Asien veranstalten würde. Die damit verbundenen Ausgaben würden mehr als gerechtfertigt sein und die Veranstaltung eines solchen Kongresses würde sich außergewöhnlich günstig auf die gesamte indische Gewerkschaftsbewegung auswirken.

Die indischen Transportarbeiter müssen einen harten Kampf um ihre Anerkennung führen. Sie unterliegen allen Arten von diskriminierender Gesetzgebung, da die Regierung einen Streik für illegal erklären und seine Führer ins Gefängnis werfen kann. Die Gewerkschaftsbewegung hat noch immer nicht die Anerkennung durchgesetzt, die sie in anderen begünstigteren Ländern erreicht hat. Was die Gewerkschaftsbewegung betrifft, sind die Inder nur dem Namen nach frei und die ITF könnte einen wesentlichen Beitrag zur Mobilisierung der öffentlichen Meinung der ganzen Welt leisten, indem sie Informationen über die gegenwärtig in Indien herrschenden Verhältnisse veröffentlicht.

G. Piquemal (Französische Föderation der Hafentarbeiter, Force Ouvrière) stellt fest, der Bericht enthalte eine kleine Bemerkung über die Vertreter einiger Länder, die eine Revision der Konvention Nr. 32 über die Betriebssicherheit in den Hafentrieben verlangen. Seine Organisation schließt sich vollkommen der Stellungnahme des Sekretariats der ITF in dieser Angelegenheit an, die den Gegenstand von so vielen Sitzungen gebildet hat und in denen so viel Arbeit geleistet worden ist, sowohl in Genf als auch in früheren Kongressen. Im Augenblick sei es gefährlich, eine Abänderung der Konvention zu verlangen, da dadurch den Arbeitgebern in vielen wenn nicht allen Ländern eine Gelegenheit geboten werden würde, sich einigen der Verpflichtungen, die ihnen durch die Konvention auferlegt werden, zu entziehen. Aus diesem Grunde billigt er den Vorschlag des Sekretariats, die Konvention als solche zwar beizubehalten, jedoch auf dem gegenwärtigen und späteren Kongressen zu erwägen, was zu der Konvention hinzugefügt werden könnte. Nach dieser Feststellung möchte er auf einige spezifische Punkte zu sprechen kommen, die die Hafentarbeiter betreffen. Einer steht im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Planung der Arbeitsvermittlung für Hafentarbeiter in allen Ländern. Die Aufzählung der Schwierigkeiten, denen sich Kollege D'Mello gegenüber sieht, hat er mit einiger Besorgnis angehört. Es handelt sich hierbei um die gleichen Schwierigkeiten, die in Frankreich vor 20 oder 30 Jahren zu

überwinden waren. Er kann sich noch an seinen ersten Kontakt mit Edo Fimmen erinnern, ungefähr vor 30 Jahren, als ihm Edo Fimmen erklärte, daß man den Hafendarbeiter in fast allen Ländern als einen Vaganten und Vagabunden betrachte, als einen Menschen, der kaum mehr bedeutet, als eine Zahl und den man wie ein Lasttier ausbeuten kann. Seitdem ist es durch die Einrichtung von Arbeitsvermittlungsstellen und Heuerstellen in den Häfen gelungen, die Hafendarbeiter zu organisieren. In einigen Ländern ist es möglich gewesen, durch Nachahmung dessen, was in London zum ersten Mal unternommen wurde, dem Hafendarbeiter einen garantierten Lohn für Tage zuzusichern, an denen es für ihn keine Arbeit gibt. Daß dies möglich gewesen ist, ist in erster Linie der verständnisvollen Unterstützung von seiten der ITF zu verdanken. Auf diesem Wege muß man weitergehen und diese Vorteile in allen auf dem Kongreß vertretenen Ländern allgemein einführen und in den Ländern, in denen die ITF Mitgliedsverbände aufweist.

Als erster Schritt kommt die allgemeine Einführung der Heuerstelle in Betracht, die den Weg zu einer ganzen Reihe weiterer Verbesserungen gewiesen hat. Es besteht ganz klar die Möglichkeit, das Gewicht der Lasten, die von einer Person getragen werden sollen, zu vermindern. Er hat gemeinsam mit Kollegen Maffei eine Resolution über diesen Gegenstand dem Stockholmer Kongreß 1952 unterbreitet. Vielleicht haben einige Delegierte damals diesem Vorschlag keine übermäßige Bedeutung beigemessen, er möchte jedoch die Aufmerksamkeit aller Delegierten, die schließlich und endlich die Arbeiterschaft vertreten, auf die schwerwiegenden Konsequenzen lenken, die aus der Überanstrengung selbst des tüchtigsten und kräftigsten Menschen entstehen könnten. Jemand, der fortwährend schwere Lasten unter schwierigen Verhältnissen tragen muß, findet manchmal nach vielen Jahren der Arbeit heraus, daß er sich die fürchterliche Krankheit zugezogen hat, die als Krümmung der Wirbelsäule bekannt ist. Infolge einer derartigen Wirbelsäulenverkrümmung ist es durchaus nicht außergewöhnlich, daß man verhältnismäßig häufig auf Fälle von verhältnismäßig jungen Hafendararbeitern von ungefähr 40 Jahren trifft, die schon verkrüppelt und in noch jugendlichem Alter verstorben waren, und wenn die Verkrümmung nicht unmittelbar festgestellt wird, können sich als Folgeerscheinungen Tuberkulose und tuberkulose Meningitis einstellen, selbst wenn sich das Opfer dessen nicht bewußt ist.

Aus diesem Grunde muß die Frage der Beschränkung der von einer Person zu tragenden Lasten als eine Angelegenheit betrachtet werden, die eines ernsthaften Studiums bedarf. Es ist absolut notwendig, auf internationaler Ebene die Abschaffung von außergewöhnlich schweren Lasten durchzusetzen. Man könnte natürlich sagen, daß auf dem Gebiete der Mechanisierung Fortschritte erzielt würden und daß sich aus diesem Grunde die körperlichen Anstrengungen allmählich erübrigen würden. Wer jedoch etwas von der Hafendarbeit versteht, wird wissen, daß man sich bei Arbeit in den Ladeluken nicht immer der maschinellen Einrichtungen bedienen kann und daß man ohne die körperliche Arbeit des Menschen nie auskommen wird. Er ist überzeugt, daß außergewöhnlich schwere Lasten keine Vorbedingung für eine gute Arbeitsleistung darstellen. Das Tragen von Säcken von kubanischem Zucker, die bis zu 140 und 145 kg wiegen, bedingt eine furchtbare körperliche Anstrengung der Arbeiter, die diese Säcke aus den Luken heben, sie verstauen oder von einem

Ort zum ändern tragen müssen. Er glaubt nicht, zu diesem Punkt noch etwas hinzuzufügen zu müssen, um sich der Zustimmung des Kongresses zu versichern.

Eine weitere Frage, auf die er in diesem Zusammenhang zu sprechen kommen möchte, ist die der Betriebssicherheit in den Häfen. Die Betriebssicherheit wird in vielen Häfen durch das Bestreben der Arbeitgeber, Leichterführer, usw., so viel Profit wie nur möglich herauszuschlagen, indem sie einen fortwährenden Druck auf das Arbeitstempo der Hafentarbeiter ausüben, auf schwerwiegende Weise gefährdet. In einigen Häfen übersteigen die Verhältnisse die Grenzen der Vernunft. In Antwerpen z. B., wo er Kollegen hat, die für die Beurteilung der Verhältnisse durchaus zuständig sind, herrscht eine sehr scharfe Konkurrenz und aus diesem Grunde wird von den Hafentarbeitern ein hohes Niveau der Produktivität erwartet und wenn ein Hafentarbeiter dieses Niveau nicht erreichen kann, wird er aus dem Gang ausgelassen. Das bedeutet manchmal, daß er für den Rest seines Lebens Handlangerdienste leisten muß, vorausgesetzt natürlich, daß er sich derartige Arbeit verschaffen kann und nicht zur Arbeitslosigkeit verurteilt wird.

Gegen eine derartige Entwicklung muß angekämpft werden, da sie eine ergiebige Gefahrenquelle darstellt. Es ist bekannt, daß in vielen Fällen — und das trifft nicht nur auf Frankreich zu —, die Bestimmungen über das Öffnen von Luken nicht eingehalten werden und daß dadurch in vielen Häfen tödliche Unfälle verursacht worden sind. Vor kurzem verunglückten in Bordeaux zwei Hafentarbeiter tödlich, weil diese Vorschriften nicht beachtet wurden.

Schließlich möchte er auf die Altersversicherung der Hafentarbeiter zu sprechen kommen, d. h. eine Versicherung, die im Kollektivvertrag der Hafentarbeiter zu verankern wäre. Es ist unverzeihlich, daß in dem Stadium der Zivilisation, das wir erreicht haben, Leute durch Umstände gezwungen werden sollten, bis zum Alter von 65 Jahren als Hafentarbeiter tätig zu sein. Die Altersgrenze sollte bei 55 oder 60 Jahren liegen. Es liegt auf der Hand, daß für diese Leute in ihrem Alter vorgesorgt werden muß. In Frankreich gibt es eine allgemeine Altersversicherung, die für alle Arbeitnehmer gilt, aber es ist den Hafentarbeitern gelungen, die Arbeitgeber zu veranlassen, eine Sonderversicherungskasse einzurichten, aus der eine zusätzliche Rente bezahlt wird, obwohl ihre Höhe noch zu wünschen übrig läßt. Man stehe jedoch erst am Anfang. In Frankreich sei man dabei, ein Haus zu errichten, und man habe das Dach noch nicht erreicht und könne es nur erreichen, wenn andere Länder sich den Bemühungen der französischen Hafentarbeiter anschließen. Durch die Nachbarländer werden den französischen Hafentarbeitern Beschränkungen auferlegt, da andere Länder mit ihnen konkurrieren und nicht so vorgehen wie sie. Die Stärke der Gewerkschaften hängt von der internationalen Zusammenarbeit, Solidarität und Brüderlichkeit ab.

Er ersucht das Sekretariat der ITF, den wenigen Vorschlägen, die er gemacht hat, seine Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu versuchen, ihre allgemeine Verwirklichung in allen Ländern, in denen die ITF ihren Einfluß geltend machen kann, durchzusetzen.

D. S. Tennant (Britischer Verband der Schiffsoffiziere): In der abgelaufenen Berichtszeit haben es die Seeleute nicht immer leicht gehabt. Unsere Kollegen in Schweden waren sogar von einem Abbau ihrer Heuern be-

droht. Sie setzten sich sofort mit der ITF in Verbindung. In Stockholm wurde daraufhin eine Sitzung der Seeleutesektion einberufen und ich glaube, mich keiner Unwahrheit schuldig zu machen, wenn ich sage, daß durch das Ergebnis dieser Sitzung dem drohenden Abbau der Heuern vorgebeugt werden konnte — ein sehr konkreter Beweis für den Nutzen der Arbeit der ITF.

Auf dieser Sitzung bot sich der Sektion die Gelegenheit, im einzelnen auf das Problem der Konkurrenz in der Nord- und Ostsee einzugehen. Man kam überein, einen kleinen Unterausschuß einzusetzen, um den Umfang und die Ursachen dieser Konkurrenz zu untersuchen. Wir Seeleute haben uns seit langem über diese Konkurrenz unterhalten, ohne tatsächlich zu untersuchen, wodurch sie verursacht wurde. In dem Zusammenhang möchte ich den bescheiden im Hintergrund arbeitenden Kollegen vom Sekretariat der ITF, Bob Santley, erwähnen, der bei der Behandlung dieses Problems so ausgezeichnete Arbeit leistete. Es wurde eine detaillierte Untersuchung der sozialen Kosten des Einsatzes eines Schiffes durchgeführt, nicht nur der Heuern, sondern der Arbeitszeit, ferner in bezug auf Urlaub, Sozialversicherung und die verschiedenen anderen Faktoren, vom sozialen Gesichtspunkt aus betrachtet.

Im Verfolg dieser Untersuchung gelang es uns, die Einberufung eines dreigliedrigen Unterausschusses der Joint Maritime Commission durchzusetzen. Gewöhnlich handelt es sich dabei um einen paritätischen Ausschuß, aber wir sahen ein, daß wir ohne Berücksichtigung der Regierungen keine Lösung erzielen konnten, da gewisse verfassungsrechtliche Aspekte, wie Begrenzung der Schifffahrtszonen, in Betracht gezogen werden mußten. Der Sitzung wohnten Vertreter von neun Regierungen sowie Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer bei. Wir waren der Ansicht, daß eine Lösung auf regionaler Ebene gefunden werden konnte, die auf die neun Länder Anwendung finden würde und in der Mindestnormen in bezug auf Arbeitszeit, Bemannung und verschiedene andere Faktoren von gemeinsamem Interesse festgelegt werden konnten. Obwohl die Reeder zugaben, daß ein Problem bestand, wollten sie unserer Lösung nicht zustimmen, aber wir hofften, die Regierungen von der Notwendigkeit einer offiziellen Regionalkonferenz der IAO überzeugen zu können, um eine Lösung herbeizuführen. Leider konnten wir uns nicht der einmütigen Unterstützung der Regierungen versichern, obzwar ich glaube annehmen zu dürfen, daß sich einige von ihnen von der Situation das gleiche Bild machen wie wir. Etwas Gutes kam aber dabei doch heraus, denn es kam ein Übereinkommen aller drei Parteien zustande, der IAO vorzuschlagen, eine Sitzung der JMC einzuberufen, um Vorkehrungen für eine Seefahrtskonferenz zu treffen, auf der, wie man hoffte, gewisse Konventionen so abgeändert werden könnten, daß sie u. a. auch zur Lösung der Probleme der Nord- und Ostseegebiete führen würden. In Anbetracht der Haltung der Reeder glaube ich, ohne auf Widerspruch zu stoßen, sagen zu dürfen, daß es lediglich der ITF zu verdanken ist, daß überhaupt ein Fortschritt erzielt werden konnte.

Eine weitere Frage, die die Seeleute sehr weitgehend berühren kann, ist die der Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrts-Organisation (IMCO). Wir haben uns auf früheren Kongressen für die Errichtung dieser Organisation eingesetzt, die in einer Konvention vom Jahre 1948 vorgesehen ist, jedoch noch nicht existiert, da die Zahl der Ratifikationen noch nicht ausreicht. Wir brauchen dringend eine internationale Organisation dieser

Art, deren Aufgabe es wäre, Fragen politischer Natur zu behandeln, in Zusammenarbeit mit der IAO, im Gegensatz zu sozialen Fragen z. B. Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit der Seeleute. Ich hoffe, daß wir weiterhin den entsprechenden Druck ausüben werden um die Ratifizierung herbeizuführen.

Die Flaggendiskriminierung bedeutet eine schwerwiegende Bedrohung der Lage der Seeleute. In der ganzen Welt werden Maßnahmen ergriffen, um zu gewährleisten, daß ein bestimmter, vereinbarter Anteil am Handel auf Schiffen bestimmter Nationalitäten abgewickelt werden müsse. Hier handelt es sich um eine der Fragen, für deren Behandlung die IMCO bestimmt ist.

Die Auswirkungen der Registrierung von Schiffen unter den Flaggen nicht-maritimer Länder haben sich noch nicht in vollem Umfange bemerkbar gemacht. Die Reeder führen das Argument ins Treffen, es rentiere sich, veraltete Tonnage abzustoßen und sie durch moderne Schiffe zu ersetzen, und viele maritime Länder vertreten die Ansicht, daß sie sich nicht vor einer Konkurrenz durch veraltete Schiffe fürchten. Die Reeder dieser Tonnage ersparen sich jedoch dadurch, daß sie sich der Besteuerung in ihren eigenen Ländern entziehen, so viel Geld, daß sie in der Lage sind, nagelneue Schiffe anzuschaffen, die dann ebenfalls in Panama und ähnlichen Ländern registriert werden. Die ITF hat den Seeleuten der ganzen Welt mit ihrer Behandlung dieses Problems große Dienste geleistet und ich hoffe, daß sie ihre Tätigkeit auf diesem Gebiete fortsetzen wird.

Es hat mich sehr gefreut, zu hören, was Kollege D'Mello über die Tätigkeit der ITF in Indien zu sagen hatte. Ich traf ihn vor einigen Monaten in Bombay und möchte ihm zu der Organisation gratulieren, die er dort eingerichtet hat. Er kann sehr stolz darauf sein und es ist sehr schade, daß in Kalkutta nicht eine ähnliche Organisation eingerichtet worden ist, denn dann müßten wir uns nicht mit der gegenwärtigen Lage in jenem Hafen auseinandersetzen. Viel ist auch den Bemühungen des Kollegen Becu zu verdanken. Seinen Bestrebungen ist es in erster Linie zuzuschreiben, daß eine Verständigung unter den Organisationen der indischen Seeleute herbeigeführt werden konnte, denn wenn sie nicht richtig organisiert werden, wird das in anderen Ländern Erreichte gefährdet.

Abschließend möchte ich die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß der Kongreß den Arbeitnehmern der Zivilluftfahrt weiterhin seine aktive Unterstützung gewähren wird, denn wir stehen an der Schwelle des Zeitalters der Zivilluftfahrt, und je mehr Probleme ungelöst bleiben, desto schwieriger wird es sein, später Ordnung zu schaffen. Gegenwärtig ist das wichtigste Problem das der Zusammensetzung der Besatzungen. Die Sektion Zivilluftfahrt der ITF hat die Behandlung dieses Problems energisch in Angriff genommen, wenn es uns aber nicht gelingt, in der nahen Zukunft ein Übereinkommen über den Grundsatz herbeizuführen, daß insbesondere auf Langstreckenkursen die Besatzung mindestens aus fünf Mitgliedern mit Spezialausbildung bestehen müsse, nämlich Pilot, Kopilot, Navigator, Bordfunker und Bordingenieur, so ist durchaus nicht von der Hand zu weisen, daß sich daraus eine schwerwiegende Bedrohung der Sicherheit des reisenden Publikums ergeben kann.

Daraufhin wird der Kongreß auf Montag vormittag vertagt. Samstag nachmittag und Sonntag sind Sektionskonferenzen vorbehalten.

Montag, 19. Juli 1954

VORMITTAGSSITZUNG

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

R. Lapeyre (Transport und Öffentliche Arbeiten, Frankreich) möchte zur Frage des europäischen Verkehrswesens Stellung nehmen, die den Gegenstand eines besonderen Berichtes bildet, den Kollege Tofahrn, der stellvertretende Generalsekretär, ausgearbeitet hat. Die Tatsache bleibt bestehen, daß es der ITF nicht möglich gewesen ist, die einschlägigen Beschlüsse des Stockholmer Kongresses in die Tat umzusetzen. Es hat keinen Zweck, sich in steriler Kritik zu ergehen. Aufgabe der Delegierten sei es, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln das klaglose Funktionieren der ITF zu gewährleisten, und er ist sich der beträchtlichen Arbeitslast wohl bewußt, die ihr auferlegt ist. Dennoch hält er es für sehr wichtig, Schritte zu unternehmen, um zu gewährleisten, daß die ITF ihren Aufgaben gerecht werden kann, einerlei, welche Umstände eintreten mögen.

Der Sachverhalt ist der, daß auf dem Stockholmer Kongreß zwar beschlossen worden war, eine Sonderkommission einzusetzen, daß jedoch, abgesehen von einer Konferenz im vergangenen Mai im Zusammenhang mit dem äußerst wichtigen Problem der Koordinierung des europäischen Verkehrswesens, nichts unternommen worden ist. Inzwischen sind die Regierungen nicht untätig geblieben oder haben zumindest ihre Absicht kundgetan, etwas zu unternehmen. Was tatsächlich geschehen ist, hat Kollege Tofahrn in seinem Bericht erörtert. Erstens hat eine Konferenz der Verkehrsminister von acht Ländern stattgefunden, der eine Binnenverkehrskonferenz der OEEW folgte und schließlich, was von allergrößter Bedeutung ist und was sich die gesamte ITF dauernd vor Augen halten muß, die Konferenz der europäischen Verkehrsminister, aus der seither eine ständige Organisation geworden ist.

Es handelt sich hier nicht nur um eine Konferenz von europäischen Verkehrsministern, sondern um eine ständige Organisation mit eigenen Satzungen und Berichterstattung, die in regelmäßigen Zeitabständen zusammentritt und in deren Zuständigkeitsbereich 17 Länder fallen, einschließlich aller skandinavischen Länder und vor allem Großbritannien, dem so oft vorgeworfen wird, daß es sich von europäischen Gremien fernhält. Demgemäß muß dieser Angelegenheit größte Bedeutung beigemessen werden, und soweit sich ersehen läßt, hat die europäische Konferenz der Verkehrsminister sehr ehrgeizige Pläne. Würde es ihr vielleicht so ergehen wie dem Frosch, der so groß sein wollte wie ein Ochs? Das muß noch dahingestellt bleiben, die Tatsache bleibt jedoch bestehen, daß die Verkehrsminister nunmehr in der Lage sind, über eine europäische Verkehrspolitik zu beraten, für sie einzutreten und sie zumindest in den Anfangsstadien festzulegen.

Früher galt bei allen Angelegenheiten von europäischem Umfange als unerläßliche Voraussetzung, daß die Initiative den Außenministern überlassen bleiben müsse, obwohl die Finanzminister stets in der Lage waren, ihr Veto einzulegen. Heute müßten die Verkehrsminister zwar naturgemäß den Ansichten ihrer Außenministerien und Finanzministerien Rechnung tragen; in Angelegenheiten, die europäische Verkehrs-

politik betreffen, würden sie jedoch zumindest die Initiative ergreifen können und Kollege Lapeyre neigt der Ansicht zu, daß sie sich diese Möglichkeit nicht entgehen lassen werden. Die ITF könnte hieran vielleicht Kritik üben und die Ansicht vertreten, die ganze Sache würde im Sande verlaufen und nationale Rivalitäten würden unvermeidlich als Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zum Ausdruck kommen. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, daß eine Organisation existiert und offenkundig beabsichtigt, etwas zu unternehmen, während der internationalen Gewerkschaftsorganisation, die am ehesten befugt wäre, in dieser Angelegenheit zu intervenieren, eine internationale Organisation mit weltweitem Prestige, keine Gelegenheit geboten worden ist, mitzureden, geschweige denn sich an einigen dieser Arbeiten zu beteiligen.

In Artikel 11 des Protokolls der Konferenz der europäischen Verkehrsminister heißt es in Paragraph a, daß die Konferenz Beziehungen zu übernationalen, zwischenstaatlichen und nichtregierungsgebundenen internationalen Organisationen aufnehmen kann, die sich mit Fragen des europäischen Binnenverkehrs beschäftigen und in Paragraph b, daß in jenen Fällen, in denen sich die Konferenz mit gewissen technischen Fragen zu beschäftigen hat, die besondere Studien bedingen, der Rat oder ein Ausschuß eine zuständige internationale zwischenstaatliche oder nichtregierungsgebundene Organisation mit diesen Studien betrauen können. Dieser Wortlaut ist klar genug und ebenso liegt auf der Hand, daß die einzige, nichtregierungsgebundene Organisation, die für das Studium von arbeitstechnischen Fragen des Verkehrswesens zuständig ist, die ITF ist.

Aus den dem Kongreß vorgelegten Dokumenten scheint nicht hervorzugehen, daß die vorerwähnte Konferenz Beziehungen zur ITF aufgenommen hat. Falls dies richtig ist, ist die Lage ernst. Kollege Lapeyre sieht sich veranlaßt anzunehmen, daß die ITF von der Arbeit der Konferenz der europäischen Verkehrsminister systematisch ausgeschlossen worden ist. Und welche Ergebnisse sind zu verzeichnen? Bei den Beratungen der drei Gegenstände, die uns am unmittelbarsten berühren, nämlich Eisenbahnen, Straßen und Binnenschifffahrt, sind zwar Vertreter außenstehender Organisationen anwesend gewesen, jedoch nicht Vertreter der Gewerkschaften, sondern der Vereinigungen der Arbeitgeber. Was die Eisenbahnen betrifft, hat die Konferenz Verbindungen mit dem internationalen Eisenbahnverband aufgenommen, die die Eisenbahnverwaltungen aller 17 Länder vertritt. In bezug auf den Straßenverkehr bestehen Beziehungen zum internationalen Straßenverkehrsverband (IRU) und im Falle der Binnenwasserstraßen haben die Arbeitgeber dieses Verkehrsträgers sofort ihre eigene Internationale gegründet, sobald sie von der Existenz der Konferenz hörten. Diese Konferenz besteht zwar erst seit kurzer Zeit, die ihr angehörenden Personen stellten jedoch die von der Konferenz der europäischen Verkehrsminister benötigten Unterlagen zur Verfügung und nehmen sich der erforderlichen technischen Studien an, und wie Kollege Tofahrn bereits betont hat, entfalten alle diese Ausschüsse und Unterausschüsse eine sehr rege Tätigkeit.

Kollege Lapeyre erklärt, er erwähne Beispiele aus allen Zweigen des Verkehrswesens, nicht weil er dazu besonders befähigt sei, sondern

lediglich, um zu betonen, wie wichtig es ist, daß die ITF sich mit diesen Angelegenheiten beschäftigt.

Was den wichtigsten Verkehrsträger, die Eisenbahn, betrifft, kann man ersehen, daß sich die Konferenz mit einer ganzen Reihe von Fragen beschäftigt, und der internationale Eisenbahnverband ist mit dem Studium der Möglichkeit der Errichtung einer europäischen Gesellschaft zum Zwecke der Finanzierung der Ankäufe von Eisenbahnmaterial betraut worden. Der Ausschuß der Ministerstellvertreter beschäftigt sich soeben mit der Untersuchung der Möglichkeit der Errichtung einer derartigen Gesellschaft, ihres Kapitalbedarfs und prüft ferner, ob es möglich sein würde, Vorkehrungen für die Deckung von Defiziten innerhalb irgendeines individuellen Betriebes oder Landes zu treffen. Kollege Lapeyre ist überzeugt, daß die auf dem Kongreß anwesenden Delegierten der Eisenbahner seiner Ansicht zustimmen werden, daß es sich bei einer europäischen Gesellschaft zum Zwecke der Finanzierung des Ankaufs von Eisenbahnmaterial (und dies ist nur einer ihrer Aspekte) um eine Frage handelt, der sie zumindest nicht gleichgültig gegenüberstehen könnten.

Was den Straßentransport betrifft, sind Studien der Möglichkeit der Errichtung eines europäischen Straßeninvestitionsfonds bereits im Gange. Der Ausschuß der Ministerstellvertreter faßte am Anfang des laufenden Monats den Beschluß, eine Untersuchung der Notwendigkeit und Vorteile eines solchen Fonds, der erforderlichen Möglichkeiten der Überwachung und Garantien und vor allem der Methoden der Finanzierung in die Wege zu leiten. Kollege Lapeyre hofft, daß die für den Straßenverkehr zuständigen Delegierten sich die Tatsache vor Augen halten werden, daß die Regierungen hiermit nichts zu tun haben, nicht einmal Sachverständige der Regierungen, sondern daß es sich hierbei ganz einfach um ein Werk der großen Arbeitgeberorganisation, nämlich des Internationalen Straßenverkehrs-Verbandes, handelt.

Nun zu den Binnenwasserstraßen. Die Konferenz hat sich mit Plänen von europäischen Wasserstraßen beschäftigt und beabsichtigt, eine allgemeine Erhebung über die schiffbaren Wasserstraßen Europas durchzuführen. Die Möglichkeit der Harmonisierung der Frachtraten soll ebenfalls untersucht werden.

Die Organisationen der Arbeitgeber haben aus diesem Grunde beträchtliches Interesse an dieser europäischen Konferenz der Verkehrsminister gezeigt, und es ist unbedingt erforderlich, daß die ITF auf dem laufenden gehalten werde und den Sitzungen beiwohnen könne, um in der Lage zu sein, die verschiedenen nationalen Gewerkschaften zu informieren. Er möchte sogar noch weitergehen und sagen, es sei die Pflicht der ITF, ihren Beitrag zu den technischen Studien zu leisten, um auf diese Weise ihre Autorität zu erhöhen.

Die Arbeitgeber sind auf der Konferenz vertreten, aber nicht die Arbeitnehmer. Daraus kann nur die Schlußfolgerung gezogen werden, daß die Vertreter der Arbeitnehmer absichtlich von der Konferenz ferngehalten worden sind. Die Gründe hierfür lagen auf der Hand. Jedermann kennt die Argumente, die von Regierungen und Arbeitgebern im Hinblick auf Konferenzen dieser Art ins Treffen geführt werden. Sie sagen, die Kon-

ferenz beschäftige sich mit Angelegenheiten technologischer und wirtschaftlicher Natur und hätten daher mit den Gewerkschaften nichts zu tun, deren Zweck darin bestehe, die sozialen Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten. Dieses Argument läßt sich ohne besondere Schwierigkeiten widerlegen. Alle technologischen Probleme zeitigen Rückwirkungen auf die Sicherheit der betreffenden Arbeitnehmer und auf diese Weise ergibt sich ein unmittelbares und wichtiges soziales Problem.

Soviel wäre über die Eisenbahnen, den Straßentransport und die Binnenschifffahrt zu sagen. Auf der Sitzung der Sektion Zivilluftfahrt der ITF am vorigen Tage hatte der Generalsekretär berichtet, daß die ITF zur Luftverkehrskonferenz in Straßburg nicht zugelassen worden war, obwohl sie dort auch den IBFG vertreten hätte, offensichtlich aus ähnlichen Gründen. Die europäischen Verkehrsminister sind sich darüber im klaren, daß, wenn 17 verschiedene Länder an den verschiedenen Verkehrsträgern interessiert sind, die Probleme des Luftverkehrs nicht unbeachtet bleiben können und soweit sich aus Presseinformationen beurteilen läßt, scheint es klar zu sein, daß sich die europäische Konferenz der Verkehrsminister mit verschiedenen Anträgen zu befassen haben würde, die damit zu tun haben, daß sich andere europäische Verkehrsträger wegen der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Koordinierung des Verkehrs in Europa Bedenken machen und morgen würde ohne Zweifel auch die Frage dieser Auswirkungen auf die Luftfahrt zur Sprache kommen.

In Anbetracht der außerordentlich großen Bedeutung aller dieser Fragen hat er sich veranlaßt gefühlt, zum Bericht Stellung zu nehmen und beantragt dringend, daß die ITF diese mühevollen Aufgabe auf sich nehmen sollte.

Er gelangt zu der Schlußfolgerung, daß die ITF auf den Sitzungen der Konferenz der europäischen Verkehrsminister vertreten sein sollte, damit sie ihre Mitgliedsorganisationen auf dem laufenden halten und auch selbst wirksame Beiträge zu den Diskussionen leisten könne. Es ist richtig, daß es nur um den europäischen Verkehr ginge und die ITF eine weltweite Organisation ist; auf jeden Fall zeigen jedoch 17 Länder Interesse an dieser Angelegenheit und die Vereinigten Staaten und Kanada halten sie für genügend wichtig, um die Entsendung von Beobachtern zur Konferenz als gerechtfertigt zu betrachten. Die Angelegenheit ist dringend, da im kommenden Oktober wahrscheinlich eine weitere Sitzung der Minister stattfinden wird. Aus diesem Grunde soll der Kongreß die entsprechenden Schritte unternehmen, um zu gewährleisten, daß alle in Frage kommenden Verbände ihren Beitrag leisten. Alle nationalen Gewerkschaften sollten sich der ITF zur Verfügung stellen. Der Kongreß müßte beschließen, ob der zu errichtende Ausschuß eine Studienkommission oder ein Arbeitsausschuß sein sollte. Er sollte sich nicht auf die Festlegung allgemeiner Grundsätze beschränken, sondern praktische technologische Studien im Rahmen jedes Verkehrsträgers und der verschiedenen Sektionen durchführen. Auf seiten der Arbeitgeber bestehen drei Organisationen und die ITF weist den Vorteil auf, die Gesamtheit der Interessen der Arbeitnehmer innerhalb einer einzigen Internationale berücksichtigen zu können.

E. Semenza (Vereinigter Landesverband der Eisenbahner Italiens) begrüßt die Delegierten im Namen der Mitglieder des Italienischen Landesverbandes der Eisenbahner, der vor kurzem der Landeszentrale (UIL) beitrug und sich mit dem nationalen Eisenbahnerverband zum Vereinigten Verband der Eisenbahner Italiens zusammenschloß. Wir sind die jüngsten Mitglieder Eurer großen Familie, erklärt Kollege Semenza, obwohl wir seit 1944, ohne miteinander bekannt zu werden, für die gleichen Ziele und Grundsätze kämpfen, auf denen Euer Arbeitsprogramm beruht. Nach einem zehnjährigen Kampf für eine freie und demokratische Gewerkschaftsbewegung legen wir ohne Zögern unsere alten Abzeichen ab und rufen eine stärkere Organisation ins Leben, um die sozialen und gewerkschaftlichen Interessen der italienischen Eisenbahner besser vertreten zu können.

Unser Landesverband war einer der ersten italienischen Gewerkschaften, die den Weg der freien Gewerkschaftsbewegung beschritten und hat niemals den Wunsch gehabt, zu versuchen, mit jenen ein Auskommen zu finden, deren Ziele mit den wahren Interessen der Arbeitnehmerschaft nichts gemein haben. In der unmittelbaren Nachkriegszeit, als das alte Gedankengut verworfen und so viele unter Opfern während vieler Jahre errungenen sozialen Fortschritte zunichte gemacht wurden, und Haß und Gewalt die Überreste der westlichen Zivilisation zu vernichten drohten, machte sich unser Verband an die Aufgabe, mit aller Kraft auf die Wiederherstellung normaler Verhältnisse hinzuwirken. Er hat eingesehen, daß es die Aufgabe der Transportarbeiter ist, die Verbindungen zwischen Städten und Völkern wiederherzustellen, alte Vorurteile aus der Welt zu schaffen und zur dauernden Entwicklung des Verkehrswesens beizutragen, das einen so unerläßlichen Bestandteil der Wohlfahrt darstellt, und dieses Ziel wird der Verband weiterhin verfolgen.

M. Machín (Föderation der Eisenbahner von Uruguay) übermittelte die Grüße nicht nur der uruguayischen Eisenbahner, sondern aller dem Gewerkschaftsbund von Uruguay angeschlossenen Arbeitnehmer, dessen Präsident er ist. Er dankt dem Generalsekretär für sein Interesse an den Problemen Lateinamerikas, weist jedoch darauf hin, daß es dort noch immer viele Millionen unorganisierter Arbeitnehmer gibt. Leider sind die bisherigen Ergebnisse der Bemühungen der ITF in Lateinamerika nicht ermutigend, damit soll jedoch nicht gesagt sein, daß sein Verband den Mut verloren hat. Im Verlaufe von sehr harten Kämpfen hat seine Organisation gelernt, sich den Gegebenheiten anzupassen und aus den Erfahrungen zu lernen.

Bei ihren Bestrebungen, ihren Einfluß auf Länder außerhalb Europas und Nordamerikas auszudehnen, habe die ITF die gleichen dort erfolgreichen Methoden anzuwenden versucht, bei den lateinamerikanischen Ländern sowie bei den Ländern Asiens und Australiens handelt es sich jedoch um verhältnismäßig junge, verfassungsrechtlich und politisch labile Länder, und die Methoden, der Internationale müssen dieser Situation und diesen Bedingungen angepaßt werden. Die Entfernungen in Südamerika sind sehr groß und die Verbindungen dementsprechend schwierig, und es ist nicht immer möglich, von allem Anfang an, Gewerkschaften zusammenzuschließen, die voneinander weit entfernt sind und die sich den verschiedenartigsten Problemen gegenübersehen. Ein derartiger Zusammenschluß muß in manchen Fällen das endgültige Sta-

dium darstellen, das einen vorbereitenden Schulungsprozeß abschließt. Das Prestige der ITF ist so groß, daß sie oft den verhältnismäßig unerfahrenen Regierungen einiger latein-amerikanischer Länder Ratschläge erteilen könnte, bei denen manchmal die Gefahr besteht, daß sie schwerwiegendere Irrtümer begehen, als die Regierungen europäischer Länder mit größerer verfassungsmäßiger Reife. Andere internationale Gremien wie die IAO und der IBFG könnten in diesem Zusammenhang ebenfalls nützliche Arbeit leisten. Die Organisationen der Arbeitnehmerschaft Latein-Amerikas bedürfen der Ermutigung und des Beistandes bei ihren Bemühungen um Herbeiführung besserer Lebens- und Arbeitsbedingungen, besserer Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern und im Interesse des Fortschritts auf dem Gebiete der Sozialgesetzgebung. In dem Maße, in dem sich auf diesem Gebiete Erfolge einstellen, würde der totalitäre Einfluß und die Auswüchse des Kapitalismus eingedämmt und die verfassungsmäßige Stabilität erhöht werden. Das Interesse vieler Regierungen an diesen Fragen konnte erweckt werden, und es könnte der ITF gelingen, sich ihrer Mitarbeit zu versichern, ohne daß dabei die bedingungslose Billigung dieser Regierungen von seiten der Arbeitnehmerschaft als Voraussetzung zu gelten hätte.

Diese Arbeit kann jedoch nicht von Europa aus unternommen werden und nicht einmal von irgendeinem Standort in Lateinamerika aus. Die Erfahrung hat bewiesen, daß zwischen den Problemen Mittelamerikas und des Karibischen Gebiets und jenen anderer Länder in der Region des Südatlantik oder Stillen Ozeans beträchtliche Unterschiede bestehen.

Die internationale Gewerkschaftsarbeit in Lateinamerika wird auf der Basis einer berufsgruppenmäßigen Organisation durchzuführen sein, und aus diesem Grunde sind die internationalen Berufssekretariate hierzu besonders befähigt. Das trifft insbesondere auf die Eisenbahner zu, deren Tätigkeit für alle Länder von lebenswichtiger Bedeutung ist, und in den jungen Ländern Lateinamerikas noch mehr als gewöhnlich der Fall ist. Versuche der Eisenbahner, sich zu organisieren, werden von den Regierungen manchmal mit Gewaltakten und anderen Zwangsmaßnahmen beantwortet, und für die Überwindung dieser Schwierigkeiten ist internationale Solidarität von großer Bedeutung.

Ankunft des Generalsekretärs des IBFG.

Der Vorsitzende heißt den Generalsekretär des IBFG, Kollege J. H. Oldenbroek, willkommen, der gerade eingetroffen ist. Es freut ihn, mitteilen zu können, daß sich Kollege Oldenbroek von seinem Unwohlsein am Vortage erholt hat.

Tätigkeitsbericht (Fortsetzung)

M. Petroulis (Pan-hellenische Seeleute-Föderation) erklärt, aus dem Bericht gehe hervor, daß die ITF die kämpferische Tradition, die sie von ihren Gründern geerbt hat, fortsetzt und auf dem Gebiete des Verkehrswesens für den sozialen Fortschritt, Frieden und Demokratie, gegen die Kräfte der sozialen Reaktion kämpft.

Eines der wichtigsten Probleme, denen sich die Internationale in der Nachkriegszeit gegenüber sieht, ist die in ständiger Zunahme begriffene Tonnage unter der Flagge Panamas und ähnlicher Länder. Diese Situation

entwickelt sich auf sehr beunruhigende Weise, da die Reeder darauf abzielen, die nationale Gesetzgebung zu umgehen, mit der die echten maritimen Länder versuchen, die Interessen der Arbeitnehmer an Bord von Schiffen zu schützen.

Auf dem Kongreß und insbesondere auf der Konferenz der Seeleute-sektion sind bei der Beurteilung des Kampfes der ITF gegen schwindelhafte Registrierungen zwei verschiedene Theorien vertreten worden. Die eine läuft darauf hinaus, daß die Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Problem Panamas und der Tonnage ähnlicher Länder nicht nur darauf beschränkt werden sollte, höhere Heuern und bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen, und daß die Zunahme der Tonnage unter diesen Flaggen darauf zurückzuführen ist, daß die freien Gewerkschaften nicht in der Lage gewesen sind, irgendeine Kontrolle über diese Schiffe auszuüben, was sich im Falle einer wirtschaftlichen Depression verheerend auswirken würde. Hier handelt es sich ganz offen und ehrlich um eine pessimistische Einstellung, mit der angedeutet werden soll, daß eine Änderung der Politik am Platze wäre. Die andere Ansicht, ist die, daß die Situation der Seeleute zwar nicht vollkommen zufriedenstellend sei, daß jedoch infolge der Tätigkeit der ITF bemerkenswerte Ergebnisse erzielt worden sind.

Er ist der Ansicht, daß beide Theorien gewisse Elemente der Wahrheit enthalten. Es wird allgemein anerkannt, daß die einzige zufriedenstellende Lösung in der Registrierung der betreffenden Schiffe in ihren Heimatländern bestünde. Deshalb unterstützt die Förderung die Bestrebungen der griechischen Regierung, die in griechischem Besitz befindlichen, in anderen Ländern registrierten Schiffe, die den Großteil der Registrierungen unter den Schattenflaggen ausmachen, zur griechischen Flagge zurückzuführen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln. Auf diese Weise hofft der griechische Verband, einer größeren Anzahl von griechischen Seeleuten die Vorteile des gegenwärtigen Kollektivvertrags zuteil werden zu lassen, der, wie auch Kollege Becu erklärt hatte, einen der besten in Europa darstellt.

Die Existenz einer großen Anzahl von Schiffen, die sich der Kontrolle der freien Gewerkschaft entzieht, begünstigt die Tätigkeit subversiver Elemente und die Bestrebungen des internationalen Kommunismus, das Verkehrswesen in seine Hände zu bekommen.

Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß sich die Reeder mit allen Kräften bemühen, die Rechte der Seeleute einzuschränken. Ein derartiger Fall hat sich in Schweden ereignet, ein zweiter bei den estländischen Kollegen im Exil, und ein dritter anlässlich der Verhandlungen über die Erneuerung des Kollektivvertrags für Besatzungen in der Hochseeschifffahrt. Im letztgenannten Falle wurde der Versuch unternommen, die Heuern herabzusetzen, seiner Organisation ist es jedoch gelungen, die Absichten der Reeder zu durchkreuzen. Wäre sie dabei auf Schwierigkeiten gestoßen, so hätte sie die ITF um Beistand ersucht. In diesem Fall hat sich dies jedoch nicht als notwendig erwiesen.

Die Zeiten sind schwer, und wenn der Angriff des internationalen Schifffahrtskapitals abgewiesen werden soll, der eine Teilaktion eines die ganze Welt umfassenden Angriffsplans der Kräfte der antisozialen Reaktion darstellt, wird eine engere Zusammenarbeit der Kräfte der freien Gewerkschaftsbewegung erforderlich sein, denn die Gefahr ist groß. Die

IAO hat anerkannt und öffentlich erklärt, daß der wahre Ursprung aller Kriege in Not und Elend zu suchen ist und daß Frieden und Demokratie dadurch konsolidiert werden könnten, daß für die Masse der Arbeitnehmerschaft, Wohlfahrt und soziale Gerechtigkeit in größerem Umfange gesichert werden. Der Kampf der ITF um die Wahrung der erworbenen Rechte der Arbeitnehmerschaft und um Zusicherung eines fairen Anteils am Ertrag der Arbeit stellt einen positiven Beitrag zur Konsolidierung von Frieden und Demokratie und Ausschaltung der Kriegsgefahr dar.

K. Domon (Japanischer Landesverband der Eisenbahner) bringt seinen Dank für die dauernde Unterstützung zum Ausdruck, die der ITF der Gewerkschaftsbewegung der japanischen Transportarbeiter hat zuteil werden lassen und insbesondere dem Landesverband der Eisenbahner. Die Bedeutung der Transportarbeiter für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung eines Landes kann kaum hoch genug eingeschätzt werden und er vertritt die Ansicht, daß die Gewerkschaften der Transportarbeiter durch gesunde und demokratische Gewerkschaftsmethoden zur Stärkung der Wirtschaft ihrer Länder beitragen sollten. Aus diesem Grunde ist die Existenz der ITF für die Welt in ihrem gegenwärtigen Stadium von größter Bedeutung und er weiß den Beistand, den die ITF sowohl den nichtangeschlossenen, als auch angeschlossenen Organisationen zuteil werden läßt, sehr zu schätzen. In dieser Hinsicht bleibt jedoch so manches zu tun übrig. Den Bemühungen der ITF ist es zwar zu verdanken, daß man sich nun in der Öffentlichkeit über die Lage der Arbeiterschaft in Japan und den Ländern Südostasiens einigermaßen ein Bild machen kann. Was die Transportarbeiter betrifft, versteht man ihre Probleme jedoch noch immer nicht in genügendem Umfange. Aus dem Grunde hat die ITF nicht immer all den Beistand oder den richtigen Beistand gewährt, den sie hätte gewähren können. Er gibt zu, daß dieser Umstand zum Teil der Tatsache zuzuschreiben ist, daß seine Organisation es unterlassen hat, einen eingehenden Bericht über den tatsächlichen Sachverhalt zu erstatten. Er beabsichtigt, engere Beziehungen mit der ITF aufrechtzuerhalten, damit der Beistand, der gewährt wird, den tatsächlichen Bedürfnissen entspricht und auch der Tätigkeit der ITF als solcher zugute kommt.

Er möchte dem Kongreß einiges über die Schwierigkeiten mitteilen, denen sich sein Verband in Japan gegenüber sieht. Unter dem Vorwand der Beteiligung an einem Streik für höhere Entlohnung, zu dem sein Verband im Dezember 1952 Zuflucht nehmen mußte, waren die tüchtigen Führer des Landesverbandes der Eisenbahner von der Betriebsleitung der japanischen Staatsbahnen entlassen worden. Selbstverständlich haben sie bei der Betriebsleitung gegen diesen Beschluß Protest eingelegt und eine das ganze Land umfassende Kampagne gegen diese ungerechtfertigten Entlassungen in die Wege geleitet. Seiner Zeit erhielten sie ein Schreiben von Kollegen Tofahrn in Beantwortung ihres Ansuchens um Ratschläge, in dem er anregte, daß der Verband einen Prozeß anstrengen sollte. Diesem Rat hatten sie sofort Folge geleistet, und er möchte für diesen freundlichen und nützlichen Rat seinen aufrichtigen Dank aussprechen. Der Fall ist jedoch noch nicht erledigt und vor kurzem hat sich ein weiterer Fall dieser Art ereignet. Der Landesverband der Eisenbahner hatte im Vorjahre der Betriebsleitung der Eisenbahn eine Lohnforderung

unterbreitet; diese war abgewiesen worden und die Angelegenheit wurde erst dem Schlichtungsausschuß und darnach dem Schiedsgericht unterbreitet, das einen Entscheid fällte, in dem ein neues, ab August 1953 wirksames Lohnniveau festgelegt wurde. Der Verband fügte sich diesem Entscheid, jedoch nicht die Eisenbahnverwaltung, obwohl die Regierung dem Parlament einen Gesetzesantrag vorlegte, demzufolge der Entscheid des Schiedsgerichts mit Wirkung vom Januar 1954 an in Kraft getreten wäre. Es geschah jedoch nichts und der Landesverband der Eisenbahner leistete eine landesweite Kampagne zur Verlangsamung des Arbeitstempos durch übertrieben genaue Einhaltung der Vorschriften und Verweigerung der Mehrarbeit in die Wege.

Auch in diesem Falle beschloß die Betriebsleitung nach Beratungen in der Regierung, 18 Gewerkschaftsführer zu entlassen, darunter den Vorsitzenden, zweiten Vorsitzenden und Generalsekretär der Gewerkschaft. Anlässlich ihres jährlichen Landeskongresses im Mai 1954 wählte der Verband diese drei Funktionäre wieder und erhob einmütig nachdrücklichen Protest gegen diese unfairen Entlassungen. Diese Aktion veranlaßte die Verwaltung der Staatsbahnen zu der Erklärung, daß der Verband infolge der Wiederwahl dieser Funktionäre sich seine gesetzmäßige Basis entzogen habe und sie sich weigere, ihm in Zukunft bei Tarifvertragsverhandlungen als Partner anzuerkennen. Abgesehen davon, daß diese Vorgangsweise unfair ist und eine offene Herausforderung der freien Gewerkschaftsbewegung darstellt, bedeutet sie eine Verletzung der verfassungsmäßig garantierten Versammlungsfreiheit und die Verweigerung der Kollektivvertragsverhandlungen, bedeutet einen Verstoß gegen die gegenwärtig geltende Arbeitsgesetzgebung.

Ein Protest des Kongresses der ITF bei der Verwaltung der japanischen Staatsbahnen und der japanischen Regierung würde der Kampagne der Gewerkschaft, die sich der vollen Unterstützung seitens der Öffentlichkeit erfreut, bedeutenden Auftrieb verleihen.

Ferner möchte er einige Informationen über die weitere Entwicklung des Matsukawa-Falles erteilen. Wie bereits berichtet, ereignete sich diese Entgleisung im August 1949, und als Ergebnis wurden gegen mehrere Mitglieder des Verbandes Strafverfahren eingeleitet und fünf zum Tode verurteilt, zwei zu lebenslänglichem Gefängnis, und elf zu Zwangsarbeit, welche Urteile anlässlich des ersten Gerichtsverfahrens im Dezember 1950 gefällt wurden. Anlässlich eines zweiten Prozesses im Dezember 1953 wurden drei der Angeklagten für unschuldig erklärt, aber die 5 Todesurteile, und 2 Urteile auf lebenslängliches Gefängnis wurden aufrechterhalten, obwohl diese Fälle noch beim Obersten Gerichtshof anhängig sind. Er hofft, daß er mit dem weiteren Beistand des Kongresses im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit rechnen könne.

Ferner möchte er einiges zur Frage der Wasserstoffbombe bemerken, über die Kollege Nishimaki bereits am vergangenen Samstag dem Kongreß eine Mitteilung gemacht hatte. Er hofft, der Kongreß würde sich der Stellungnahme seines Verbandes zu diesem Problem anschließen und die Resolution billigen, die er unterbreitet hatte. Das japanische Volk war sich der furchtbaren Wirkung dieser Bomben nur allzusehr bewußt, die es dreimal zu verspüren bekommen hat und es bestand guter Grund für die Annahme, daß Dr. Albert Einstein recht hatte, wenn er sagte, daß

eine Wiederholung der Explosion solcher Bomben die Gefahr mit sich bringen würde, daß die Atmosphäre radioaktiv verseucht würde und alles Leben auf der Erde ausgelöscht werden könnte. Es handelt sich hierbei um eine sehr ernste Angelegenheit, die nicht nur die Fischer berührt, die bei dem betreffenden Versuch verletzt wurden, sondern durch die die gesamte Menschheit gefährdet wird. Der Kongreß sollte offiziell zu Gunsten des Verbots der Herstellung und der Versuche mit Atomwaffen Stellung nehmen.

Ferner möchte er die Aufmerksamkeit des Kongresses auf die Tätigkeit seiner Organisation im Zusammenhang mit der Friedensbewegung lenken. Seine Organisation widersetzte sich absolut der Wiederbewaffnung Japans und die „Mutual Security Agency“ würde ebenfalls als ein Gremium betrachtet, das darauf abzielte, der Arbeiterschaft Bedingungen aufzuzwingen, die der Ausbeutung gleichkamen. Er weiß zwar die Leistungen der ITF im Interesse der Förderung des Weltfriedens zu schätzen und beglückwünscht sie hierzu, bedauert jedoch, daß auf dem Stockholmer Kongreß im Jahre 1952 eine Resolution gebilligt wurde, die sich auf das Verkehrswesen als Waffe im Kreuzzug für den Frieden bezog, da diese Resolution auf eine Weise ausgelegt werden konnte, die den Ansichten seines Verbandes über die richtigen Methoden zur Erreichung dieses Zieles zuwiderläuft. In diesem Zusammenhang möchte er feststellen, daß die Haltung, die der IBFG zur Zeit des Ausbruchs des koreanischen Krieges durch seine Unterstützung der bewaffneten Streitkräfte der Vereinten Nationen eingenommen hatte, das Mißfallen der Mehrheit der japanischen Arbeiterschaft hervorgerufen hat. Er appelliert an den Kongreß, darauf zu achten, daß die ITF zum Problem des Weltfriedens eine entschiedener und vom IBFG unabhängige Haltung einnehme, damit die japanischen Transportarbeiter sowohl in die Tätigkeit als auch in die von der ITF vertretenen Grundsätze größeres Vertrauen haben können. Er ist überzeugt, daß sein Verband, sobald dieses Vertrauen einmal hergestellt ist, sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln für die von der ITF geförderte Bewegung einsetzen werde.

Schließlich möchte er dem Generalsekretär für seine Bemühungen um Veranstaltung einer asiatischen Regionalkonferenz der ITF gratulieren. Er ist überzeugt, daß sich diese Konferenz weitgehend zugunsten der Arbeitnehmerschaft der unterentwickelten Länder Asiens auswirken werde, wie Kollege D'Mello aus Indien bereits betont hat.

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband) erklärt, in seiner Eröffnungsansprache habe der Vorsitzende Edo Fimmen erwähnt und dessen Bemühungen, der ITF den wahren Geist der Solidarität und der Sympathie für die Bevölkerung der sozial und wirtschaftlich unterentwickelten Länder einzufußeln.

Es ist üblich, auf einer Konferenz dieser Art eine wohlklingende Resolution zu billigen, in der unsere Sympathie usw. zum Ausdruck gebracht wird, aber Resolutionen allein genügen nicht. Auf meinen Missionen im Auftrage des IBFG, erklärt Kollege Dekeyzer, habe ich mit einer ganzen Anzahl von Arbeitern in Afrika und Asien Fühlung nehmen können. Ich habe mich von der bedauernswerten Lage überzeugen können, in der sie sich befinden. Ich habe feststellen können, auf welche Weise ihre Gewerkschaften gegen beträchtliche Schwierigkeiten ankämpfen — von

seiten der Regierung und der Industrie — gegen Vorurteile, rückschrittliche Einstellung und Unwissenheit. Wir widersetzen uns dem Kommunismus in seinen verschiedenen Formen, aber in diesen unterentwickelten Ländern gedeiht der Kommunismus infolge der dort herrschenden Armut und Unwissenheit. Wenn er an Boden gewinnt, so deshalb, weil wir nicht genug getan haben, um den dortigen Gewerkschaften zu helfen, die die wahren Vorkämpfer der Demokratie sind. Wenn China kommunistisch geworden ist und wenn sich Indochina mehr oder weniger auf dem gleichen Wege befindet, sind wir von dieser Schuld nicht vollständig freizusprechen.

Wenn wir uns diese Frage genauer ansehen, so werden wir einsehen, daß wir etwas unternehmen müssen, sei es auch nur aus Motiven der Selbsterhaltung. Allmählich dringt der Industrialismus in diese Länder ein und als Ergebnis werden mehr Güter auf den Weltmarkt gebracht. Jedes Land ist aus wirtschaftlichen Erwägungen verpflichtet, Güter zu exportieren und infolge des Vorhandenseins billiger Arbeitskräfte in einigen Länder machen sich gewisse Schwierigkeiten bereits bemerkbar. Wenn wir den Lebensstandard unserer eigenen Bevölkerung heben wollen, ist es unerlässlich, den Lebensstandard der unterentwickelten Länder zu heben. Mit einer Abstimmung über eine hübsche und eventuell sogar in scharfem Ton gehaltenen Resolution ist nichts getan. Damit ändert man nichts an der Situation in Asien und Afrika.

Es fällt einem manchmal schwer, über unsere eigenen Landesgrenzen hinauszublicken, besonders wenn es sich darum handelt, Geld für etwas auszugeben, das keinen unmittelbaren Nutzen für unsere eigenen Mitglieder abwirft. Wie jedoch bereits im allgemeinen Bericht und im Sonderbericht über diese Angelegenheit betont wurde, können wir diese Länder nicht sich selber überlassen. Wir dürfen diese Angelegenheit nicht dadurch beiseiteschieben, indem wir sagen, sie falle in den Zuständigkeitsbereich des IBFG. Gewiß ist er in gleichem, wenn nicht sogar in größerem Umfange als wir, dafür verantwortlich, daß etwas in dieser Angelegenheit unternommen werde, und daß die entsprechenden Maßnahmen ergriffen werden, um den afrikanischen und asiatischen Gewerkschaften in ungleichem Kampfe Beistand zu leisten, aber wir Transportarbeiter sind immer an der vordersten Front des Kampfes um die Freiheit und Demokratie gestanden und das gleiche trifft auf die Transportarbeiter, Eisenbahner, Seeleute, Hafendarbeiter und andere in jenen unterentwickelten Ländern zu. Ich bin mir der Tatsache bewußt, daß es sich hier nicht um eine Arbeit handelt, die die ITF allein in Angriff nehmen kann. Aus diesem Grunde muß gemeinsam mit dem IBFG und eventuell auch den übrigen Internationalen Berufssekretariaten vorgegangen werden.

Wie aus dem Tätigkeitsbericht ersichtlich ist, hat die ITF bereits Beträchtliches geleistet. Ich glaube, ich kann mir sogar, ohne Widerspruch zu erwarten, die Feststellung erlauben, daß sie mehr geleistet hat als irgendein anderes internationales Berufssekretariat. Diese Arbeit muß jedoch fortgesetzt, ja sogar intensiviert werden. Hierfür ist aber Geld erforderlich. Darüber besteht wohl kein Zweifel. Wir müssen uns jedoch die Tatsache vor Augen halten, daß wir dadurch, daß wir unseren Kollegen in den unterentwickelten Ländern helfen, gleichzeitig zur Wahrung unseres eigenen Lebensstandards beitragen. Aus diesem Grunde appel-

liere ich an alle von Euch, die Mitgliedsverbände der ITF vertreten, dem Sekretariat die Mittel zur Verfügung zu stellen, deren es bedarf, um seine Aufgaben erfüllen, und auf angemessene Weise erfüllen zu können. Laßt uns allen Appellen, die die ITF an uns richten möge, auf großherzige Weise Folge leisten. Ihr kämpft nicht nur für Freiheit und Demokratie, sondern auch für den Weltfrieden. Ihr kämpft nicht nur gegen den Kommunismus, sondern um Eure eigene Existenz.

Der Präsident: Wir haben nunmehr das Stadium erreicht, in dem der Generalsekretär zur Diskussion des Berichtes Stellung nehmen kann, wonach ich Euch um Billigung des Berichtes ersuchen werde.

Der Generalsekretär: Herr Vorsitzender, Delegierte! Ihr werdet verstehen können, daß der Generalsekretär einer Organisation jedem Kongreß, sobald sein Zeitpunkt herannaht, mit Befürchtungen entgegensieht. Mit Befürchtungen deshalb, weil er nicht weiß, in welchem Umfange die Delegierten die während der Berichtszeit geleistete Arbeit zu schätzen wissen, eine Arbeit, für die das Sekretariat als solches sowie das Exekutivkomitee und andere leitende Gremien verantwortlich sind.

Die Diskussion des Berichtes ist lebhaft und interessant gewesen, maßgebende Ansichten sind zum Ausdruck gekommen und weise Ratschläge erteilt worden, die uns allen sicherlich zum Nutzen gereichen werden. Es ist jedoch sehr wenig Kritik geübt worden, und ich muß ganz offen und ehrlich sagen, daß ich dies einigermaßen bedauere. Jemand, der weitgehend für die Tätigkeit während der vergangenen zwei Jahre verantwortlich ist, kann sich kaum etwas Nützlicheres oder Erfreulicherer vorstellen, als wenn jemand konstruktive Kritik übt oder neue Gedanken vorbringt, deren man sich in Zukunft mit Vorteil bedienen kann. Außerdem wird durch eine solche Kritik die Diskussion angeregt, was immer von Nutzen ist.

Aber, wie bereits erwähnt, ist sehr wenig Kritik geübt worden. Ich kann mir kaum vorstellen, daß Ihr mit allem, was wir getan haben, vollkommen einverstanden seid. Ich möchte eher sagen, daß Ihr bei Euern Bemerkungen eine gewisse Nachsicht gezeigt habt, aber Ihr könnt nicht vollkommen zufriedengestellt sein, denn ich selber bin mir darüber im klaren, daß wir nicht genug geleistet haben. Aber schließlich und endlich hängen die Ergebnisse unserer Tätigkeit von einer ganzen Reihe von Faktoren ab. Obwohl wir die ITF immer als eines der stärksten internationalen Berufssekretariate bezeichnen, möchte ich mir doch die Bemerkung gestatten, daß wir nicht stark genug sind, um das zu leisten, was wir leisten wollten. Wir müssen noch einen langen Weg zurücklegen, bevor wir jenen Grad der Stärke erreichen, der uns in die Lage versetzen würde, unsere Tätigkeit auszuweiten und die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen.

Ich glaube jedoch, daß ich unseren Mitgliedsverbänden ein Wort des Dankes schulde. Ich möchte ihnen zu dem ausgezeichneten Geist der Solidarität gratulieren, den sie während der beiden Jahre, auf die sich dieser Bericht bezieht, an den Tag gelegt haben. Nie haben wir an einen unserer Mitgliedsverbände um Hilfe appelliert, ohne sofort einen günstigen Bescheid zu erhalten. Gewöhnlich spricht man dem Sekretariat oder dem Exekutivkomitee den Dank für seine Tätigkeit aus, aber jenen Organisationen, die uns zu unseren Interventionen gratuliert und uns

in ihren Reden den Dank für die von uns geleistete Arbeit ausgesprochen haben, möchte ich sagen: wendet Euch mit Euerm Dank nicht an den Generalsekretär oder das Exekutivkomitee oder die ITF als solche, sondern an die Delegierten Eurer Bruderorganisationen, die Eure Bemühungen unterstützt und Euch zur Seite gestanden sind, denn schließlich seid Ihr es, die dem Gedanken der gegenseitigen Hilfeleistung zwischen unseren Mitgliedsorganisationen praktischen Ausdruck verleihen. Wir sind in der Lage gewesen, aus vielen Anlässen sehr wertvollen Beistand zu leisten und manchmal in sehr wichtigen Ländern. Und darin besteht ja schließlich der wichtigste Grund für die Existenz unserer großen Internationale.

Wenn Ihr Euch einen Augenblick Abschnitt V des Berichts ansieht, in dem eine Übersicht über unsere verschiedenen Interventionen und Tätigkeiten gegeben wird, so werdet Ihr feststellen können, daß unsere Tätigkeit tatsächlich sehr umfangreich gewesen ist. Vielleicht hat sich nicht viel Sensationelles oder Aufsehererregendes ereignet, aber was sich tatsächlich ereignet hat, illustriert nichtsdestoweniger auf hervorragende Weise, was wir auf dem Wege der internationalen Zusammenarbeit erreichen können. Vielleicht darf ich an dieser Stelle einige wenige dieser Beispiele erwähnen, und auf andere ist bereits in der Diskussion über diesen allgemeinen Bericht hingewiesen worden. So kann ich zum Beispiel den Beistand an die Opfer der Überschwemmungskatastrophen anführen, den Lohnkonflikt des norwegischen Verbandes der Steuerleute, den Konflikt der isländischen Fischer, ferner den Fall der japanischen Fischer und der Rhee-Linie, dann die Frage der koreanischen Hoheitsgewässer, die Entlassung der japanischen Führer des Eisenbahnerverbandes, ferner den Kampf der tunesischen Eisenbahner um Anerkennung ihrer Gewerkschaft und gegen die willkürlichen Unterdrückungsmaßnahmen, dann die Streiks in Frankreich, der Konflikt zwischen den indischen Reedern und indischen Offizieren auf gewissen Schiffen. Weiter mußten wir uns neuerdings mit dem altbekannten Problem der griechischen Eisenbahner und des Achtstundentages auseinandersetzen. Schließlich wäre die Hilfeleistung an den Verband der afrikanischen Eisenbahner Rhodesiens zu erwähnen.

Bei diesen Interventionen handelt es sich nur um einige wenige Beispiele aus dem Leben unserer Mitgliedsverbände, und ich möchte ohne Zögern feststellen, daß der Beistand, den zu leisten wir in der Lage gewesen sind, im Leben mehrerer dieser Organisationen gewiß beträchtliche Bedeutung erlangte. Aber all das, Herr Vorsitzender, ist möglich gewesen infolge unserer Stärke und unseres Einflusses, infolge des Kampfgeistes der ITF, von der sich die Regierungen und die Arbeitgeber ein sehr klares Bild machen. Wenn es uns gelingt, in einem Kampf die Oberhand zu gewinnen, oder, was noch besser ist, einen Konflikt zu vermeiden, so deshalb, weil die Regierungen und die Organisationen der Arbeitgeber wissen, daß wir etwas mitzureden haben und daß wir unseren Absichten auf internationaler Ebene praktischen Ausdruck verleihen können. Es ist hier genauso wie auf nationaler Ebene, wo man einen offenen Konflikt vermeiden kann, der sich nicht nur auf die Industrie, sondern auch auf die Arbeitnehmer nachteilig auswirken kann. Die Arbeitgeber wissen, daß sie nicht alles tun können, was ihnen passen würde, und genauso ist es in unserer internationalen Bewegung. Ihr werdet mit mir einig gehen, wenn ich sage, wenn die ITF nicht so stark wäre, wie sie es heute ist, wäre es uns wahrscheinlich nicht gelungen, eine Herabsetzung des Lebens-

standards der Mitglieder einiger unserer angeschlossenen Organisationen in verschiedenen Ländern zu verhindern.

Vergleichen wir doch nur die Lage, was den Lebensstandard betrifft, nach dem letzten Weltkriege mit der nach dem ersten. Es ist uns allen bekannt, daß nach ein oder zwei Jahren eines wirtschaftlichen Aufschwungs nach dem ersten Weltkrieg ein Angriff auf unseren Lebensstandard einsetzte und das Niveau der Löhne und Arbeitsbedingungen wesentlich gesenkt wurde. Diesmal ist das nicht der Fall gewesen. Obwohl der schwere wirtschaftliche Rückschlag, wie er nach dem ersten Weltkrieg eintrat, sich diesmal nicht ereignete, hat der wirtschaftliche Wiederaufbau dennoch eine Unterbrechung erfahren, die in vielen Ländern zu größerer Arbeitslosigkeit und einem Angriff auf die Arbeitsbedingungen vieler unserer Mitgliedsorganisationen geführt hat. Diese Tatsache haben die Kollegen Tennant und Petroulis erwähnt, die darauf hingewiesen haben, daß dies insbesondere auf das Verkehrswesen zutrifft, das wahrscheinlich den internationalsten Charakter aufweist. Ich erwähne die Schifffahrt, denn auf diesem Sektor erfolgt immer der erste Angriff, und dieser Sektor erholt sich immer am schwersten.

Nun, es freut mich, mit den Kollegen Petroulis und Tennant feststellen zu können, daß es uns gelungen ist, alle Angriffe auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Seeleute abzuschlagen und daß wir nicht nur in der Lage gewesen sind, das zu wahren, was wir während und nach dem Kriege errungen haben, sondern daß es uns in mehreren Ländern gelungen ist, die Arbeitsbedingungen noch weiter zu verbessern.

Herr Vorsitzender! Ich habe den Ansprachen unserer Gastdelegierten bei der Eröffnung unseres Kongresses aufmerksam zugehört. In mehreren, insbesondere in der von Sir Vincent, wurde die Stärke der ITF erwähnt und uns Glück gewünscht für einen weiteren Zeitraum, damit wir „immer stärker würden“. Auch ich hoffe, daß wir nach weiteren zwei Jahren in der Lage sein werden, Euch berichten zu können, daß sich unser Mitgliederstand wesentlich erhöht hat. Im Laufe des Jahre 1953 und des laufenden Jahres hat das Exekutivkomitee bereits den Beitritt einiger neuen Organisationen gebilligt, keine sehr großen und auch vielleicht vom finanziellen Standpunkt aus keine sehr starken, aber unser Wachstum hält nichtsdestoweniger an, und wir sind gewiß stärker als je zuvor. Unser Organisationsbereich hat sich rascher ausgedehnt, als es jemals vor dem Kriege der Fall war. Seit dem Kriege hat sich der Mitgliederstand der Vorkriegszeit mehr als verdoppelt. Aber wir werden diese Stärke während der kommenden Zeit benötigen, obzwar ich hoffe, daß sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Welt in den nächsten zwei Jahren soweit bessern werden, daß wir in der Lage sein werden, uns eine allgemeine Besserung unseres Lebensstandards zum Ziel zu setzen. Wenn wir den seit dem Kriege errungenen Lebensstandard aufrechterhalten können und auf dieser Grundlage weiterbauen, sobald ein weiterer wirtschaftlicher Wiederaufbau einsetzt, glaube ich, daß wir auf wohlgetane Arbeit zurückblicken können.

Mit diesen Worten wende ich mich jedoch insbesondere an jene Mitglieder, die das Glück haben, dem einen oder anderen jener Länder anzugehören, die bereits sehr gut entwickelt sind. Anders liegen die Dinge, wenn wir uns die weniger fortgeschrittenen Länder ansehen; ich habe

den Eindruck, daß unserem Kollegen D'Mello der Ausdruck „unterentwickelt“ nicht sehr behagte. Mir gefällt er auch nicht. Er vermittelt die Vorstellung, daß man die Bevölkerung dieser Länder als zweitklassig ansieht, was nicht der Fall ist, aber man hat eben keinen besseren Ausdruck gefunden. Dabei meinen wir natürlich jene Länder, die bei ihrem Fortschritt etwas weniger vom Glück begünstigt gewesen sind als wir in der Welt des Westens.

Ich möchte aber einige Worte über das sagen, was wir in den verschiedenen Sektionen der ITF zu leisten versucht haben. Wir haben so viele Sektionskonferenzen veranstaltet als möglich war, und das bedeutete, daß das Sekretariat manchmal mit Arbeit überlastet gewesen ist, mit mehr Arbeit, als tatsächlich ordnungsgemäß geleistet werden konnte, denn wir müssen ja auch gleichzeitig die tägliche Arbeit des Sekretariats erledigen. Lediglich der guten Zusammenarbeit innerhalb des Sekretariats ist es zu verdanken, daß es uns möglich gewesen ist, das zu leisten, was wir tatsächlich geleistet haben. Aber es bleibt noch viel zu tun übrig, wenn wir die Tätigkeit unserer Sektionen entwickeln wollen. Wir müssen noch tiefer und tiefer in jeden Verkehrsträger eindringen, und dies trifft nicht nur vom internationalen Gesichtspunkt aus zu, sondern auch vom regionalen Gesichtspunkt aus, auf den sich unser Kollege Machín bezog. Denn wenn man sich vor Augen hält, daß auf regionaler Ebene das gleiche getan werden müßte, was wir bereits auf internationaler Ebene tun, d. h., daß wir regionale Konferenzen für die verschiedenen Verkehrsträger veranstalten sollten, dann wird Euch klar werden, welch gewaltiges Arbeitspensum noch zu erledigen ist. Wir werden unsere Tätigkeit in den kommenden Jahren qualitativ beträchtlich ausweiten müssen, und das wollen wir mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln tun. Dies ist das einzige Versprechen, das ich abgeben kann, nämlich daß wir uns in den nächsten zwei Jahren bemühen werden, unsere Arbeit im Interesse der verschiedenen Verkehrsträger zu intensivieren und Konferenzen jeder Sektion der ITF veranstalten werden, damit die Interessen der Arbeitnehmer der betreffenden Verkehrsträger, vom internationalen Gesichtspunkt aus betrachtet, auf gebührende Weise gewahrt werden.

Ich komme nun, Herr Vorsitzender, und ich weiß, daß meine Zeit ziemlich kurz bemessen ist, auf die verschiedenen Sektionen zu sprechen und möchte zunächst ein paar Worte zur Intervention meines Kollegen Nishimaki sagen. Die Angelegenheit, die er erwähnte, nämlich die Wasserstoffbombe und die Versuche mit Atomwaffen im Stillen Ozean, insbesondere mit Versuchen mit der Wasserstoffbombe auf dem Bikini Atoll, bedeuteten eine furchtbare Überraschung für die Welt. Es bot sich mir bereits Gelegenheit, hierüber auf der Sitzung der Seeleutesektion einige Worte zu sprechen, wo uns Kollege Nishimaki einen Entwurf einer Resolution überreichte. Dieser Fall ist um so bedauerlicher, als neuerlich unsere japanischen Kollegen die Opfer sind. Sie waren die Leidtragenden während des Krieges, als Atombomben auf Japan abgeworfen wurden, und jetzt sind sie in einer Zeit, die man mehr oder weniger als Frieden bezeichnet, einem Versuch zum Opfer gefallen, und einige von ihnen haben Schädigungen ihrer Gesundheit erlitten. Mehrere davon werden wahrscheinlich sterben, und einige werden ihre Gesundheit nie zur Gänze wiedererlangen und ihr Leben lang Invalide bleiben. Er erwähnte auch die wirtschaftspolitischen Auswirkungen des Versuches, die Tat-

sache, daß der Fisch infolge der radioaktiven Bestrahlung ungenießbar geworden war; hier handelt es sich um einen Aspekt, der von solcher Bedeutung ist, daß die gesamte Volkswirtschaft Japans durch ihn beeinflußt wird, weil der Fisch dort eines der Hauptnahrungsmittel darstellt.

Als unsere japanischen Kollegen uns auf diesen Sachverhalt aufmerksam machten, unternahmen wir sofort die erforderlichen Schritte. Wir beauftragten den Kollegen Lyon, Mitglied des Exekutivkomitees, der die amerikanischen Eisenbahner vertritt, bei den höchsten Instanzen der amerikanischen Regierung, die für Fragen der Atomenergie zuständig sind, zu intervenieren, und obwohl er keinen vollkommen zufriedenstellenden Bescheid erhielt, da ja bei diesen Versuchen viel geheimgehalten werden muß, konnten wir der Antwort, die wir erhielten, dennoch die Zusage entnehmen, daß es zu keiner Wiederholung der furchtbaren Versuche vom März dieses Jahres kommen werde.

Unser Kollege Nishimaki erwähnte auch die Frage der Freiheit der Meere. Ich glaube, es erübrigt sich, hier auf Einzelheiten einzugehen, da wir diese Angelegenheit auf der Konferenz der Seeleutesektion eingehend besprochen haben. Ich hoffe, daß diese Diskussion unseren Kollegen Nishimaki zufriedengestellt hat und auch den Kollegen Domon, den Delegierten der japanischen Eisenbahner, da auch er auf diesen Punkt hingewiesen hat. Ich wiederhole: Im Prinzip stimmt das Exekutivkomitee mit unseren japanischen Kollegen in dieser Angelegenheit vollkommen überein. Möglicherweise wird das Exekutivkomitee eine etwas abgeänderte Resolution vorlegen, ich hoffe jedoch, daß unsere japanischen Kollegen zu der Ansicht gelangen werden, daß sie ihrer eigenen gegenüber eine Verbesserung darstellt.

Kollege Laurent berichtete über einen äußerst wichtigen Beschluß, der vor ein oder zwei Wochen auf dem Kongreß der Force Ouvrière Eisenbahnerföderation gefaßt wurde, nämlich den Beschluß, sich in Zukunft unter keinen, wie immer gearteten Umständen in politische Aktionen verwickeln zu lassen, die ihren Ursprung in politischen Streiks haben, die von der von den Kommunisten beherrschten CGT angezettelt werden. Ein sehr weiser Beschluß, zu dem wir den französischen Kollegen gratulieren können.

Kollege Laurent erwähnte auch den Rat der Verkehrsminister, der sich jetzt mit der Frage der Koordinierung des Verkehrswesens in Europa beschäftigt. Er vertrat die Meinung, daß Beratungen über ein Problem von derartiger Bedeutung für Europa nicht den Ministern allein überlassen bleiben dürften, sondern daß Vertreter der Arbeiterschaft nicht nur zu den Diskussionen zugelassen werden, sondern auch an ihnen teilnehmen sollten. In gleichem Sinne erklärte Kollege Lapeyre, daß eine europäische Kommission zur Diskussion dieser Frage eingesetzt werden sollte, die nicht nur aus Vertretern der Regierungen, sondern auch der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu bestehen hätte. Ich möchte der Diskussion über dieses Problem, das einen besonderen Punkt unserer Tagesordnung bildet und über das Kollege Tofahrn bestimmt etwas zu sagen haben wird, nicht vorgreifen, aber wir können nur vollinhaltlich mit unseren Kollegen darin einig gehen, daß es höchste Zeit sei, daß die Arbeitnehmer etwas mitzureden hätten. Wir können von den Verkehrsministern trotz ihrer guten Absichten nicht erwarten, daß sie diese Pro-

bleme allein lösen. Sie sind in allererster Linie Politiker, die vor allem für ihre eigenen Länder etwas herausschlagen wollen, und denen es nicht so sehr um europäische Lösungen geht. Die wichtigste treibende Kraft in dieser Angelegenheit können nur die Arbeiter selbst sein, und aus diesem Grunde können wir für uns das Recht in Anspruch nehmen, an allen Diskussionen über diesen Gegenstand teilzunehmen.

Kollege Laurent übte Kritik an der Tatsache, daß wir den Sachverständigenausschuß, dessen Errichtung wir auf unserer Konferenz in Rom im Vorjahre beschlossen hatten, noch nicht eingesetzt haben. Diese Kritik ist durchaus begründet. Ich bin seiner Ansicht, daß diese Unterlassung bedauerlich ist, kann ihm jedoch versichern, daß sie unserer Überlastung mit Arbeit zuzuschreiben ist. Es ist uns eben nicht möglich gewesen, diesen Ausschuß richtig zusammenzusetzen und ihn zusammentreten zu lassen, um die ihm von der Konferenz in Rom überwiesenen Gegenstände zu diskutieren. Wir stimmen vollkommen mit ihm überein, daß wir unsere Eisenbahnfachleute veranlassen müssen, jeden technischen Fortschritt womöglich aus nächster Nähe zu verfolgen und daß wir uns dafür einsetzen müssen, daß raschere technische Fortschritte erzielt werden als bisher.

Kollege D'Mello erwähnte die Lage der indischen Gewerkschaftsbewegung und insbesondere die Rivalitäten zwischen den indischen Verbänden. Er führte vier nationale Gewerkschaften an, die dort bestehen, und zwei Konkurrenzorganisationen bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Diese Rivalität, die in Indien existiert, ist sehr zu bedauern, aber sie besteht auch anderswo, wenn auch wahrscheinlich nicht in gleichem Umfange. Ihr könnt Euch mein Erstaunen vorstellen, als ich im Oktober 1952 zum ersten Male nach Indien fuhr und dort in Kalkutta allein 21 oder 22 Verbände der Seeleute vorfand — zweiundzwanzig waren es, glaube ich. Es gelang uns, diese Zahl zu verringern, und dann mußten wir beschließen, eine nationale Organisation der Seeleute zu errichten. Infolge gewisser Umstände, die in Indien eingetreten sind, seitdem dieser Beschluß gefaßt wurde, funktioniert sie noch nicht richtig, aber ich hoffe, daß sich dies in der nächsten Zukunft ändern wird, da Anzeichen vorliegen, die auf eine Besserung der Verhältnisse in dieser Hinsicht schließen lassen.

Wie ich feststellen kann, unternimmt Kollege D'Mello ähnliche Anstrengungen im Zusammenhang mit den Hafendarbeitern seines Landes, und er ist nicht nur an den Hafendarbeitern von Bombay interessiert, sondern möchte seine Tätigkeit auf die von Kalkutta ausdehnen und eventuell einen Landesverband der Hafendarbeiter ins Leben rufen. Dergleichen gibt es in den meisten europäischen Ländern, man muß sich jedoch die Entfernung zwischen Kalkutta und Bombay vor Augen halten, die, glaube ich, etwa 2000 km beträgt, wozu noch die sehr schlechten Verbindungen zwischen den beiden Städten kommen — es wird also wahrscheinlich einige Zeit vergehen, bevor eine engmaschige nationale Organisation entwickelt werden kann.

Im Namen der Hafendarbeiter darf ich unserem Kollegen D'Mello wohl bei seinen Bemühungen den besten Erfolg wünschen. Was den Beistand betrifft, den wir in Indien leisten können, erklärte er, es handle sich eher um moralische als um finanzielle Unterstützung, und in dieser Hinsicht bin ich ganz seiner Meinung. Weder er noch wir glauben, daß es notwendig ist, dauernde finanzielle Hilfe zu gewähren. Wir sind uns alle

darin einig, daß das ein sehr ungesunder Zustand wäre und in keinem Lande der Welt einer gesunden Entwicklung förderlich wäre. Jede Unterstützung, die wir unseren indischen Kollegen und unseren Freunden in ganz Asien zuteil werden lassen können, wird jedoch bestimmt gewährt werden. Wir werden alles tun, was in unseren Kräften steht, um die Gewerkschaftsbewegung in jenem Teil der Welt zu fördern. Die Gründe hierfür hat Kollege Dekeyzer bereits auseinandergesetzt, und ich brauche sie daher nicht zu wiederholen. Diese Frage gelangt unter Punkt 9 der Tagesordnung zur Debatte, und ich möchte daher vorläufig nicht auf allzu viele Einzelheiten eingehen.

Und wenn ich sage, wir wollen unseren indischen Kollegen mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln helfen, so beziehe ich mich dabei insbesondere auf die von Kollegen D'Mello erwähnte Tatsache, daß die Regierung Indiens jeden Streik für illegal erklären kann; ferner, daß eine demokratischere Gesetzgebung erforderlich wäre, und schließlich, daß wir einen größeren Beitrag zur Schulung der Masse der arbeitenden Bevölkerung Indiens leisten sollten.

Kollege Piquemal hat die Frage der größten, von einem Hafentarbeiter zu tragenden Lasten erwähnt. Wir sind vollkommen seiner Ansicht. Die Hafentarbeitersektion der ITF wendet dieser Angelegenheit dauernde Aufmerksamkeit zu. Wir haben sie immer wieder bei der IAO zur Sprache gebracht. Dieses Problem berührt jedoch nicht nur die Hafentarbeiter, sondern eine große Anzahl anderer Arbeiter, die nicht zur ITF gehören, und wir haben demgemäß versucht, auch andere internationale Berufsekretariate daran zu interessieren. Ich weiß aber nicht, ob nicht die Zeit gekommen ist, wo wir einen Beschluß fassen müssen, einen radikalen Beschluß, das Tragen derartiger Lasten zu verweigern, die im Falle von Säcken kubanischen Zuckers bis zu 140 oder 150 kg wiegen können.

Dem kubanischen Delegierten, der heute hier anwesend ist, möchte ich nahelegen, seine Kollegen in Kuba darauf aufmerksam zu machen, daß die Gefahr besteht, daß in der sehr nahen Zukunft eine Zunahme der Verschiffungen von Zucker als Massenladung erfolgt. Daraus könnte sich eine schwerwiegende Bedrohung der kubanischen Hafentarbeiter ergeben, und sie haben uns um unsere Intervention ersucht. Dazu sind wir bereit, obwohl ich noch nicht genau sagen kann, welche Lösung wir vorschlagen könnten. Sie würden in ihrem eigenen Lande bei der Ausfuhr hinsichtlich des Gewichtes der Säcke, die sie verladen, etwas unternehmen müssen. Beim Empfänger wäre eine Aktion mit größeren Schwierigkeiten verbunden als im Verschiffungshafen. Vor kurzem haben die chilenischen Hafentarbeiter den Beschluß gefaßt, Säcke mit einem derartigen Gewicht nicht mehr zu verladen. Wir werden diese Angelegenheit neuerdings im Rahmen unserer Hafentarbeitersektion erwägen müssen, da unseren bisherigen Bemühungen, eine Lösung auf friedlichem Wege ausfindig zu machen, kein allzu großer Erfolg beschieden gewesen ist.

Unser Kollege Piquemal erwähnte die Stabilität der Beschäftigung der Hafentarbeiter und insbesondere einen Zustand, wie er seines Erachtens in Antwerpen herrscht. Zufälligerweise komme ich selber aus Antwerpen, wo ich längere Zeit mit den Hafentarbeitern zu tun hatte und ich versichere Kollegen Piquemal, daß in Antwerpen von einer Situation, wie er sie beschreibt, nicht mehr die Rede sein kann. Ich habe den Eindruck

gewonnen, daß er diesen wichtigen Seehafen sehr lange nicht besucht hat und Verhältnisse beschreibt, wie sie lange vor dem Kriege bestanden und die sich seither wesentlich geändert und gebessert haben.

Die Kollegen Tennant und Petroulis haben verschiedene Probleme der Seeleute behandelt, mit denen sich unsere Seeleutesektion beschäftigt. Ich kann kaum annehmen, daß sie von mir eine sehr ausführliche Beantwortung der Fragen erwarten, die sie angeschnitten haben. Was sie zu sagen hatten, haben sie vorgebracht und auf der Konferenz der Seeleutesektion hat eine sehr konstruktive Diskussion stattgefunden.

Ich möchte jedoch kurz zur Frage der schwindelhaften Registrierungen von Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Länder Stellung nehmen, aus denen sich für die Seeleute und für die Volkswirtschaft gewisser Länder ein sehr ernstzunehmendes Problem ergibt. Wie Kollege Petroulis erwähnt hat, sind hierüber unter den uns angeschlossenen Seeleuten zwei Theorien vertreten worden. Die eine läuft darauf hinaus, daß wir nicht stark genug sind, um gegen diese Bedrohung anzukämpfen; wir verfügen nicht über die Mittel, um den schwindelhaften Flaggenwechsel Einhalt zu gebieten. Dies gebe ich zwar zu, möchte aber darauf hinweisen, daß es eine Zeit gegeben hat, wo wir glaubten, wir könnten alle diese Flaggenwechsel mit einem Schlag aufhalten. Wir sahen jedoch bald ein, daß dieser Plan eine Utopie war und wir zu optimistisch gewesen waren. Wir haben aber dennoch als Ergebnis der von uns unternommenen Aktionen einige sehr bedeutende Resultate verzeichnen können.

Heute können wir auf eine beträchtliche Anzahl von Kollektivverträgen mit Reedern hinweisen, deren Schiffe unter den betreffenden Flaggen zum Einsatz gelangen und wir können mit Gewißheit behaupten, daß sich die Arbeitsbedingungen der Seeleute auf diesen Schiffen infolge unserer Intervention wesentlich gebessert haben. Wir müssen zwar jeden schwindelhaften Flaggenwechsel bekämpfen, müssen jedoch zugeben, daß heute nur halb so viele Schiffe als „sub-standard“ bezeichnet werden können wie vor zwei Jahren. Deswegen sollten wir aber unsere Tätigkeit in dieser Hinsicht nicht einstellen; ich möchte unser Tätigkeitsgebiet in dem Maße erweitern, wie ich es für notwendig erachte. Zu diesem Beschluß ist unsere Seeleutesektion und auch die der Hafentarbeiter gelangt und es ist auch eine gemeinsame Sitzung der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter vorgesehen, die sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen wird, um zu untersuchen, welchen weiteren Beistand die Hafentarbeiter anbieten können.

Unser Kollege Domon aus Japan ist der Ansicht, daß wir unseren japanischen Kollegen nicht immer die richtige Art von Beistand gewährt haben. Nun, er hat keine Beispiele angeführt, ich habe jedoch den Eindruck gewonnen, daß wir jedem Ansuchen um Beistand, das die japanischen Verbände an die ITF gerichtet haben sofort Folge geleistet haben. Ob diese Unterstützung immer zur vollen Zufriedenheit unserer japanischen Kollegen ausgefallen ist, weiß ich nicht, wenn nicht, möchte ich aber wissen, woran wir es fehlen ließen. Es kann nicht bezweifelt werden, daß ihnen die ITF stets alle Unterstützung angeboten hat, die sie anbieten konnte und wenn sie, wie Kollege Domon sich ausdrückt, uns bessere Informationen erteilen oder uns mitteilen könnten, was sie von

uns erwarten, könnten wir vielleicht über das bisher Geleistete hinausgehen und ihnen von größerem Nutzen sein. Was das Kollektivverhandlungsverfahren betrifft, wollen wir ihnen bestimmt helfen, denn es ist ganz offenkundig, daß dabei in Japan nicht auf demokratische Weise vorgegangen wird, wie es hier im Westen Brauch ist. Und ich versichere dem Kollegen Domon, was den Frieden betrifft, gibt es nichts, das uns mehr am Herzen läge. Die ITF wird sich mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln für die Wahrung des Weltfriedens einsetzen und darauf sind die Transportarbeiter der ganzen Welt ebenso bedacht wie unsere japanischen Transportarbeiter. Wahrscheinlich wird sich uns die Gelegenheit bieten, anlässlich der Diskussion über den Kampf um Freiheit und Demokratie und für den Weltfrieden noch zu diesem Gegenstand Stellung zu nehmen.

Es freut mich, daß unsere japanischen Kollegen unseren Plan einer Asiatischen Transportarbeiterkonferenz begrüßen und ich danke ihnen für ihre Bereitwilligkeit, bei dieser Konferenz die Rolle des Gastgebers zu übernehmen. Sie haben uns mitgeteilt, daß sie die Veranstaltung der Konferenz in Tokio sehr begrüßen würden und ich hoffe, anlässlich meiner bevorstehenden Reise nach Japan mit ihnen besprechen zu können, wo eine solche Konferenz stattfinden könnte und auf welche Weise ihr die größten Erfolgsaussichten zugesichert werden könnten. Mit der Veranstaltung der Konferenz, Herr Vorsitzender, rechne ich in der aller-nächsten Zukunft. Das Exekutivkomitee wollte sie noch im Laufe dieses Jahres einberufen, die Fühlungnahme mit den Organisationen, um ausfindig zu machen, auf welche Weise und wo die Konferenz stattfinden kann, hat jedoch so viel Zeit in Anspruch genommen, daß als frühester Termin Februar oder März 1955 in Betracht käme.

Ich hoffe, daß meine Antworten zur Zufriedenheit der verschiedenen Redner ausgefallen sind. Ich hatte dem Vorsitzenden versprochen, höchstens eine halbe Stunde zu sprechen, habe aber fast eine Stunde in Anspruch genommen. Ich möchte daher Schluß machen und danke Euch allen bestens für Eure Aufmerksamkeit.

Der Präsident läßt daraufhin über den Bericht abstimmen, der ohne Gegenstimmen gebilligt wird.

Der Präsident gibt bekannt, daß das Festessen am Abend des gleichen Tages, um 18.45 Uhr, stattfindet.

Dienstag, 20. Juli 1954

VORMITTAGSSITZUNG

Finanzbericht

Der Präsident eröffnet die Sitzung und fragt, ob irgendwelche Fragen oder Bemerkungen über den Finanzbericht vorliegen. Da dies nicht der Fall ist, ersucht er den Kongreß um Billigung des Berichtes.

Der Finanzbericht wird einstimmig gebilligt.

Mitgliedsbeiträge

Der Präsident macht die Delegierten darauf aufmerksam, daß sich zwei der „Anträge angeschlossener Organisationen“ auf eine Erhöhung der

Mitgliedsbeiträge beziehen. Der erste Antrag ist vom Niederländischen Verband der Schiffsoffiziere unterbreitet worden, und er ersucht den Vertreter dieses Verbandes um Begründung seines Antrages.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere) erklärt, seine Organisation sehe sich gezwungen, eine Erhöhung um 25 Prozent zu beantragen. Nach dem Kriege sehen sich die internationalen Gewerkschaftsorganisationen so ziemlich der gleichen Situation gegenüber wie die nationalen Gewerkschaften, die ihre Mitgliedsbeiträge ebenfalls im Vergleich zu den vor dem Kriege entrichteten beträchtlich erhöhen mußten. Die Mitgliedsorganisationen der ITF sind aus verschiedenen Anlässen um freiwillige Beiträge ersucht worden, um die Durchführung gewisser Arbeiten, zum Beispiel für die Sektionen, zu erleichtern. Diesen Ansuchen ist stattgegeben worden, aber nicht jeder Mitgliedsverband hat Beiträge geleistet und seines Erachtens ist dies nicht die richtige Grundlage für die Tätigkeit einer internationalen Organisation. Er will damit nicht die Verbände kritisieren, die keine solchen Beiträge geleistet haben, da ihm nicht bekannt ist, warum ihnen dies nicht möglich war, aber die Situation ließe zu wünschen übrig.

Bei seiner Beantwortung der im Laufe der Diskussion des Tätigkeitsberichtes gestellten Fragen hat der Generalsekretär erklärt, die ITF sei nicht stark genug, um all das zu tun, was sie tun sollte und dieser Umstand hänge von einer Reihe von Faktoren ab. Einer dieser Faktoren ist offenbar die finanzielle Lage. Wenn man einen Gegenstand wie die Koordinierung des europäischen Verkehrswesens behandeln will, ist es offensichtlich erforderlich, das Problem eingehend zu studieren und dies kann nur bewerkstelligt werden, wenn entsprechend qualifiziertes Personal zu diesem Zweck vorhanden ist. Dies ist seines Erachtens gegenwärtig bei der ITF nicht der Fall, und es wäre sehr zweckdienlich, das Personal durch Einstellung von Mitarbeitern zu vergrößern, die ihre gesamte Arbeitszeit diesem und auch vielen anderen Problemen widmen könnten, die in den Tätigkeitsbereich einer internationalen Gewerkschaftsorganisation fallen.

Außerdem hegt er gewisse Befürchtungen über die soziale Lage des Personals des Sekretariats der ITF. Sie lasse zum Beispiel in bezug auf Altersversicherung zu wünschen übrig. Den nationalen angeschlossenen Organisationen erwachsen in diesem Zusammenhang oft beträchtliche Ausgaben und er ist der Ansicht, daß die Zeit gekommen sei, die Behandlung dieses Problems, soweit es das Personal des Sekretariats betrifft, aktiv in Angriff zu nehmen.

Die Mitgliedsbeiträge der ITF sind sehr niedrig. Seine Organisation entrichtet Beiträge an die Landeszentrale, die vierzigmal so hoch sind wie die Beiträge für die ITF.

Demgemäß beantragt er die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der ITF um 25 Prozent.

Der Präsident erteilt danach den Vertretern der Eisenbahnersektion der Belgischen Föderation des Personals Öffentlicher Dienste das Wort zur Begründung des von dieser Organisation eingereichten Antrages.

D. Devaux (Eisenbahnersektion der Föderation des Belgischen Personals Öffentlicher Dienste) erklärt, er beabsichtige nicht, auf Einzelheiten des Antrages seiner Organisation einzugehen und nicht einmal die Gründe

hierfür klarzulegen, da sie offenkundig genug sind. Der Vorschlag der Eisenbahnersektion der Föderation des Personals Öffentlicher Dienste dient dem Zwecke, der ITF die Mittel zu beschaffen, deren sie zur Ausdehnung ihres Tätigkeitsbereiches bedarf. Er möchte jedoch betonen, daß sein Vorschlag keinerlei Kritik beinhalte.

Der Präsident ersucht den Generalsekretär, die Stellungnahme des Exekutivkomitees zu den beiden Anträgen bekanntzugeben.

Der Generalsekretär: Unser Exekutivkomitee hat sich eingehend mit diesen beiden Vorschlägen beschäftigt und ist der Ansicht, daß keiner davon gebilligt werden sollte. Anlässlich unseres letzten Kongresses im Jahre 1952 in Stockholm wurden die Mitgliedsbeiträge um 10 Prozent erhöht. Hierfür lagen sehr triftige Gründe vor, die seinerzeit erläutert wurden, aber das Exekutivkomitee neigt der Ansicht zu, daß wir nicht von jedem Kongreß eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge verlangen können.

Wie aus dem Finanzbericht hervorgeht, reicht unser Budget kaum zur Deckung unserer Ausgaben aus. Wir haben in der Tat während der letzten zwei Jahre ein kleines Defizit aufzuweisen. Dies ist jedoch, wie im Finanzbericht erläutert wird, anormalen Verhältnissen zuzuschreiben, die wahrscheinlich während der nächsten zwei Jahre nicht wieder eintreten werden. Dies bedeutet nicht, daß unsere finanzielle Lage glänzend ist. Ich nehme an, Ihr seid Euch alle wie auch unser Exekutivkomitee der Tatsache bewußt, daß unser Budget zu beschränkt ist und selbstverständlich könnten wir ein größeres Budget verwenden. Den Ansuchen, die wir an die Mitgliedsorganisationen richten können, sind jedoch Grenzen gezogen und es müssen wichtigere Gründe vorliegen als die, die Kollege de Vries anführt und jene, auf die sich der Antrag des belgischen Eisenbahnverbandes stützt, wenn wir vom Kongreß seine Zustimmung zur Erhöhung der Mitgliedsbeiträge verlangen wollen.

Wie erinnerlich, wurde unser System der Mitgliedsbeiträge im Zusammenhang mit einem Antrag der belgischen Eisenbahner auf unserem Kongreß 1948 in Oslo geändert. Vor jenem Kongreß bezahlten alle Organisationen, die kleinen wie die großen, den gleichen Betrag je Kopf, der £10 je 1000 Mitglieder ausmachte. Damals herrschte jedoch die allgemeine, wenn nicht einmütige Auffassung, daß die größeren Organisationen, einige mit bis zu 900 000 Mitgliedern, auf diese Weise nicht sehr fair behandelt wurden und demgemäß schlugen wir eine gleitende Skala vor, welchem Vorschlage der Kongreß in Oslo zustimmte. Das Exekutivkomitee hofft, daß Ihr an diesem System nichts ändern werdet, da es unseres Erachtens nach wie vor seinen Zweck erfüllt.

In beiden neuen Anträgen wird jedoch vorgeschlagen, die Mitgliedsbeiträge zu erhöhen und auf freiwillige Beiträge zu verzichten. Nun, ich fühle mich veranlaßt, anzunehmen, daß sich in dem einen oder anderen Falle eine besonderer Appell um zusätzliche Beiträge immer als notwendig erweisen wird, einerlei mit welchem Beitrag man den normalen Mitgliedsbeitrag festlegt. Es besteht immer die Möglichkeit, daß anormale Verhältnisse und ganz besondere Fälle eintreten, die ein Ansuchen um freiwillige Beitragsleistungen nötig machen. Eigentlich ist auch in unseren Satzungen festgelegt, daß das Exekutivkomitee ermächtigt ist, die Mitgliedsorganisationen um Sonderbeiträge zu ersuchen und ich könnte eine

Reihe von Beispielen anführen, die einen derartigen Appell erforderlich machen könnten. Ich möchte Euch also nahelegen, den Gedanken fallenzulassen, daß auf freiwillige Beiträge verzichtet werden sollte und ebenso den Vorschlag über die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um 25 Prozent. Es ist wohl richtig, daß wir seit dem Stockholmer Kongreß versuchen, einen Sonderbeitrag auf fast dauernder Basis einzuheben, der £3 je 1000 Mitglieder pro Jahr ausmacht. Aus dem Finanzbericht ist ersichtlich, warum sich das Exekutivkomitee und der Generalrat hierzu veranlaßt sahen, aber es handelt sich hier nicht um eine Verpflichtung, und das Exekutivkomitee möchte keine Verpflichtung daraus machen, denn manche unserer Mitgliedsorganisationen sind finanziell zu schwach, um eine solche Verpflichtung übernehmen zu können, und dadurch würden sie sich in eine sehr schwierige und unangenehme Lage versetzt sehen. Wir würden Beiträge auf freiwilliger Grundlage bei weitem vorziehen und erwarten, daß diejenigen, die bezahlen können, es tun. Es freut mich, dem Kongreß mitteilen zu können, daß wir allen Grund haben, mit der Art und Weise zufrieden zu sein, auf die die Mitgliedsverbände, die finanziell stark genug sind, auf unseren Appell reagiert haben, insbesondere während des Jahres 1954. Dieser Beitrag in Höhe von £3 wurde erst in diesem Jahre eingeführt, als wir zwei oder drei der Fonds der ITF in einen einzigen verschmolzen, um den schwächeren Organisationen und den im Wiederaufbau begriffenen zu helfen sowie Organisationen in den weniger fortgeschrittenen Ländern. Ich glaube hierüber wird Klarheit herrschen, wenn wir in zwei Jahren wieder zusammentreffen und uns mit dem Finanzbericht für 1954 und 1955 beschäftigen.

Das Exekutivkomitee ist daher der Ansicht, daß wir das bisherige System während der nächsten zwei Jahre beibehalten und daß wir uns im Interesse unserer Sanierung eher um Neueintritte von Organisationen kümmern sollten, deren finanzielle Lage es ihnen gestattet, den vollen Mitgliedsbeitrag zu entrichten. Wie aus dem Tätigkeitsbericht hervorgeht, gibt es in gewissen Teilen der Welt noch immer größere Organisationen von Transportarbeitern, die der ITF noch nicht angehören und deren Beitritt früher oder später erfolgen muß. Wenn dieser Fall eintritt, würde sich meines Erachtens unser Budget wesentlich verbessern, wahrscheinlich sogar in dem Umfange, der unseren beiden Kollegen vorschwebt, die diese wirklich wichtigen Anträge eingereicht haben und die wir als Ausdruck ihrer Bestrebungen, die finanzielle Lage der ITF zu verbessern, sehr zu schätzen wissen. Ihr müßt Euch jedoch vor Augen halten, daß wir mit einer ganzen Reihe von finanziell schwachen Organisationen zu rechnen haben, von denen wir die Bezahlung des um 25 Prozent erhöhten Mitgliedsbeitrages nicht erwarten könnten, wodurch die Zahl jener, die ihn tatsächlich bezahlen würden, beschränkt würde, falls Ihr beschließt, den Vorschlag zu billigen.

Ich möchte hier ganz offen und ehrlich sprechen. Natürlich möchte ich Geld von Euch, aber ich glaube mir die Voraussage gestatten zu dürfen, daß eine Annahme des Antrages in der Praxis nicht die Hälfte der Beiträge einbringen würde, die uns aus den derzeit entrichteten Sonderbeiträgen zufließen, so daß sich an Stelle einer Erhöhung unserer Einkünfte eine Verminderung ergeben könnte.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere): Nein.

Der Generalsekretär: Ja, Kollege de Vries, Du kennst nicht die Ziffern für das Jahr 1954 und auch nicht, was wir für 1955 erwarten. Du darfst die vorläufigen Ziffern nicht als Grundlage benutzen, denn sie werden sich als Ergebnis der Ansuchen um Sonderbeiträge im Jahre 1954 erhöhen und, wie bereits erwähnt, werden sie sehr gute Ergebnisse zeitigen.

Zum Schluß, Herr Vorsitzender, möchte ich auf eine Alternative zurückkommen, die unser Kollege Devaux vorgeschlagen hat, daß wir unseren Mitgliedern jedes Jahr eine ITF-Marke verkaufen sollten. Wir haben uns im Exekutivkomitee sehr eingehend mit dieser Angelegenheit befaßt sowie im Vorjahre anläßlich der Sitzung des Generalrates in Kopenhagen und sind zu der Auffassung gelangt, daß dieses System nicht obligatorisch gemacht werden könnte, da es in vielen Ländern, wo die Mitglieder nicht daran gewöhnt sind, nicht angewandt werden würde. In gewissen Ländern ließe es sich anwenden und in anderen wieder nicht. Wir besitzen jedoch diese Marken in beträchtlicher Anzahl. Wir möchten nicht darauf bestehen, daß unsere Mitgliederverbände einen bestimmten Betrag für diese Marken einheben, selbst in Ländern, wo ein solches System eingeführt werden kann und auf nationaler Basis bereits existiert. Wir würden es den Organisationen überlassen müssen, den Betrag festzusetzen, den sie für die Marken einheben möchten und es dabei bewenden lassen. Ich glaube, dies wäre im Augenblick der klügste Beschluß, den wir fassen könnten. Ich wiederhole, daß das Exekutivkomitee diese Anträge mit größtem Wohlwollen erwogen hat und den ihnen innewohnenden Geist zu schätzen weiß, aber ich glaube nicht, daß uns ein anderer Beschluß möglich wäre als der, den ich erwähnt habe.

Ich bitte Kollegen de Vries um Entschuldigung, daß ich es unterlassen habe, die Frage der sozialen Sicherheit des Personals der ITF zu erwähnen. Ich habe mir hierüber eine Notiz gemacht, aber vergessen, auf sie zurückzukommen.

Selbstverständlich liegt uns sehr an der sozialen Sicherheit unseres Personals. Ich weiß nicht, ob Kollege de Vries die gegenwärtige Lage kennt. Es besteht jedoch, was die Altersversicherung des Personals betrifft, ein System einer nichtbeitragspflichtigen Versicherung. Die ITF bezahlt zusätzlich zu den Gehältern 15 Prozent für Lebens- oder Altersversicherung. Ich betone, daß es sich um eine nichtbeitragspflichtige Versicherung handelt. Das Personal trägt hierzu nichts bei. Ob sie ausreicht, muß natürlich dahingestellt bleiben. Bisher sind jedoch von seiten des Personals keinerlei Beschwerden erhoben worden. Das Exekutivkomitee wird jedoch unter Berücksichtigung der Bemerkungen des Kollegen de Vries bereit sein, diese Frage einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen, und ich bitte Euch, in dieser Hinsicht dem Exekutivkomitee Euer Vertrauen zu schenken, da ich überzeugt bin, daß ihm sehr an den Interessen des Personals liegt.

Der Präsident erteilt daraufhin Kollegen Charles Lindley, dem ehemaligen Vorsitzenden der ITF, das Wort, der einiges zum Diskussionsgegenstand sagen möchte.

Charles Lindley erklärt, daß ihm freiwillige Beiträge nie behagt hätten. Seines Erachtens sollten die Mitglieder sich verpflichtet fühlen, ihre normalen Mitgliedsbeiträge zu entrichten. Bei gewissen Organisationen und Ländern bietet sich die Möglichkeit, sie um zusätzliche freiwillige

Beiträge zu ersuchen, bei anderen aber nicht. Dies hat zur Folge, daß die freiwilligen Beiträge nicht bezahlt werden, was demoralisierend wirkt. Er erinnert sich an den Pariser Kongreß 1900, auf dem er den Vorsitz führte, gleichzeitig aber auch als Dolmetscher fungieren mußte, da sonst keiner vorhanden war. Damals gelang es dem französischen Delegierten, eine Herabsetzung der Mitgliedsbeiträge durchzudrücken, was zur Folge hatte, daß die Arbeit der ITF zum Stillstand kam.

Ferner möchte er darauf hinweisen, daß die ITF auf dem nächsten Kongreß ihr 60. Jubiläum feiert und daß zum Zweck der Veröffentlichung einer Geschichte der ITF keine Mittel reserviert worden sind. Er selbst habe alle Dokumente, die sich auf die Geschichte der ITF beziehen, seit ihrer Gründung gesammelt und würde sie dem Sekretariat zur Verfügung stellen. Jemand müßte mit der Aufgabe betraut werden, die Geschichte der ITF niederzuschreiben, wodurch Ausgaben verursacht würden, für deren Deckung gesorgt werden müßte. Vor ein oder zwei Wochen hatte er bei einer Durchsicht seiner Sammlung von Dokumenten zu seiner Bestürzung feststellen müssen, daß eine beträchtliche Anzahl davon zusammengeklebt war. Ferner mußte er feststellen, daß das Protokoll des ersten Kongresses im Jahre 1896 fehlte und anscheinend gestohlen worden war. Er würde versuchen müssen, dieses Protokoll aus dem Gedächtnis zu rekonstruieren. Er hofft, daß der Kongreß dafür sorgen würde, daß genügend Mittel zur Veröffentlichung der Geschichte der ITF verfügbar sind und aus diesem Grunde appelliert er an alle Delegierten, einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zuzustimmen.

Der Präsident gibt bekannt, daß Kollege Lindley ihm zwei Dokumente von historischer Bedeutung überreicht habe, wofür er ihm seinen Dank ausspricht. Im Namen des Exekutivkomitees erklärt er, er sei überzeugt, daß der Vorschlag, eine Geschichte der ITF zu veröffentlichen, sehr wohlwollend aufgenommen werden würde.

G. Devaux (Belgischer Eisenbahnerverband) wiederholt, daß sein Antrag nicht im Sinne irgendeiner Kritik der Arbeit der ITF ausgelegt werden dürfe. In Anbetracht der Erklärungen des Generalsekretärs hat seine Delegation beschlossen, den in ihrem Namen eingereichten Antrag zurückzuziehen.

E. Welter (Eisenbahnerverband der Saar) erklärt: Wir sehen uns der einigermaßen ungewöhnlichen Situation gegenüber, daß die Mitgliedsorganisationen eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beantragen und das Sekretariat sie ablehnt. Wir bewundern die Zuversicht des Kollegen Becu, sollten jedoch bedenken, daß noch andere Punkte auf der Tagesordnung erscheinen, die unter Punkt 9 und 10 zur Debatte gelangen würden und sehr beträchtliche Ausgaben bedingen könnten. Es wäre bedauerlich, wenn der Kongreß später zu hören bekommen müßte, es wäre mangels der erforderlichen Mittel nicht in der Lage gewesen, einige der Aufgaben durchführen zu können, mit denen es betraut worden war. Er schlägt vor, eine Beschlußfassung über die Frage der Mitgliedsbeiträge hinauszuschieben, bis Punkt 9 und 10 der Tagesordnung behandelt worden sind.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere) erklärt, die Feststellungen des Generalsekretärs über die Gefahren, denen sich die ITF im Falle einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge gegenübersehen würde, hätten ihn nicht überzeugt. Er hat die Erfahrung gemacht, daß sich der

Mitgliederstand als Ergebnis einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge erhöhte. Das alte Sprichwort von Havelock Wilson, wenn man etwas Gutes haben will, müsse man dafür bezahlen, beinhaltet viel Wahres.

Er kann durchaus verstehen, daß es etwas schwierig ist, auf dem Kongreß einen endgültigen Beschluß zu fassen, aber er würde es begrüßen, wenn der Vorsitzende diese Frage — nicht nur die der Vorkehrungen für die soziale Sicherheit des Personals der ITF, sondern auch die Frage der Mitgliedsbeiträge — noch einmal dem Exekutivkomitee vorlegen würde und er richtet an den Kongreß das Ansuchen, sich seinem Appell an das Exekutivkomitee anzuschließen. Er möchte nicht unbedingt auf die 25 Prozent bestehen; über das System der Mitgliedsbeiträge, das die ITF anwendet, bestehe keine Einmütigkeit. Er persönlich ist nicht für eine gleitende Skala mit einer allzu stark ausgeprägten Staffelung. Ein derartiges System sei jedoch in Kraft und man könne es nicht sofort ändern. Er betont jedoch, daß moralische Solidarität im Rahmen der ITF nicht genüge, sondern finanzielle Solidarität ebenfalls erforderlich sei. Man müsse aus der moralischen Solidarität die Konsequenzen ziehen und bezahlen, was erforderlich ist, um ihr nötigenfalls praktischen Ausdruck zu verleihen. Es könnte wohl sein, daß gelegentlich nur einer Gruppe hieraus ein Nutzen erwächst, aus einem anderen Anlaß könnte es jedoch eine andere Kategorie sein.

Er erklärt sich nicht bereit, seinen Antrag zurückzuziehen, möchte ihn jedoch eventuell ändern.

Der Präsident: Nein, das geht nicht. Dein Antrag bezieht sich auf die 25prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge und daran lasse sich nichts ändern. Ich habe nicht das Recht, eine Abänderung des Antrages zuzulassen.

Es dürfen sich aber keine technischen Schwierigkeiten einstellen und vor einer Abstimmung muß der Kongreß zunächst den Bericht des Mandatprüfungsausschusses billigen.

Der nachstehende Bericht des Mandatprüfungsausschusses wird daraufhin dem Kongreß vorgelegt und einstimmig gebilligt.

Bericht des Mandatprüfungsausschusses

Der vom Kongreß eingesetzte Ausschuß besteht aus den folgenden Mitgliedern:

<i>E. Borg,</i>	Dänemark
<i>R. Degris,</i>	Frankreich
<i>R. Dekeyzer,</i>	Belgien
<i>W. Kiesel,</i>	Deutschland
<i>W. J. P. Webber,</i>	Großbritannien

Zum Vorsitzenden und Berichterstatter wurde Kollege R. Dekeyzer gewählt.

Das Sekretariat war durch Kollegen P. Tofahrn, Stellv. Generalsekretär, vertreten.

Der Mandatsprüfungsausschuß hat die Beglaubigungsschreiben der am Kongreß teilnehmenden Delegierten und Beobachter geprüft.

Auf dem Kongreß sind 28 Länder und 84 Organisationen vertreten. Diese beiden Zahlen stellen einen Rekord in den Annalen der ITF dar.

Die nachstehend angeführten Organisationen haben uns mitgeteilt, daß es ihnen aus Gründen, die sich ihrer Einflußnahme entziehen, nicht möglich ist, auf dem Kongreß vertreten zu sein:

Dänische Schiffsheizer
Allgemeines Dienstpersonal der neuseeländischen Handelsmarine
Seeleute und Hafendarbeiter von Trinidad
Fliegendes Personal der französischen Zivilluftfahrt
Personal der dänischen Privatbahnen
Föderation der indischen Seeleute
Eisenbahner von Hongkong
Landesverband der indischen Eisenbahner
Landesföderation der indischen Eisenbahner
Allgemeines Dienstpersonal der dänischen Handelsmarine
Personal der italienischen Luftfahrt
Seeleute und Hafendarbeiter der Insel Santa Lucia
Seeleute und Hafendarbeiter des Irischen Freistaates
Südafrikanische Transportarbeiter

Alle betonen ihr Zusammengehörigkeitsgefühl mit der ITF und wünschen dem Kongreß guten Erfolg.

Der italienische Seeleuteverband, die Föderation der italienischen Transportarbeiter und die Vereinigung des fliegenden Personals der niederländischen Luftfahrt hatten insgesamt drei Delegierte und einen Beobachter nominiert, die uns jedoch telegrafisch mitteilten, daß es ihnen nicht möglich wäre, dem Kongreß beizuwohnen. Der Ausschuß mußte daher ihre Mandate nicht prüfen.

Die Föderation der spanischen Arbeiter im Straßentransport hat die Delegierten des spanischen Eisenbahnverbandes mit ihrer Vertretung betraut. Der Verband der finnischen Schiffsmaschinisten hat sein Mandat einem Delegierten des Verbandes der schwedischen Transportarbeiter anvertraut und der Verband des Personals der Hafenbehörde von Bombay hat den Delegierten des Verbandes der Hafendarbeiter von Bombay mit seiner Vertretung beauftragt. Ferner vertritt der Delegierte des französischen Verbandes Öffentliche Arbeiten und Transport auch den Landesverband des fliegenden Personals und ein Delegierter des Kubanischen Transportarbeiterverbandes ist auch in Vertretung der Verbände der Seeleute und Hafendarbeiter, Eisenbahner und des Personals der Zivilluftfahrt erschienen.

Die auf dem Kongreß vertretenen Organisationen haben 204 Delegierte nominiert, von denen 199 anwesend sind und 4 noch erwartet werden; außerdem hatten sie 31 Ersatzmitglieder ernannt, von denen 24 anwesend sind und 7 noch erwartet werden. Ein in London eingetroffener Delegierter kann infolge Erkrankung nicht am Kongreß teilnehmen.

Abgesehen von zehn Ausnahmen erfüllen alle auf dem Kongreß vertretenen Organisationen die in Artikel VI der Satzungen festgelegte Bedingung zur Ausübung des Stimmrechts. Was die Ausnahmen betrifft, haben die von der Finanzabteilung des Sekretariats der ITF erteilten Informa-

tionen und die Erläuterungen und von den Delegierten oder Sprechern der Delegationen abgegebenen Erklärungen den Ausschuß in die Lage versetzt, alle Mandate als gültig anzuerkennen, jedoch mit dem folgenden Vorbehalt:

Der Delegierte der Gewerkschaft der afrikanischen Eisenbahner von Nordrhodesien erhält Sitz und Stimme bei Abstimmungen durch Handaufheben im Kongreß und erhält für die in Absatz 8 des Artikels VI der Satzungen angeführten Stimmen symbolisch 100 Stimmen zuerkannt.

Diese Empfehlung trägt der Tatsache Rechnung, daß sich die oben erwähnte Gewerkschaft wie alle Organisationen der eingeborenen Arbeiter des schwarzen Afrikas außerordentlichen Schwierigkeiten gegenüberzieht, die es ihnen unmöglich machen, ihren finanziellen Verpflichtungen der ITF gegenüber auch nur zum Teil zu genügen.

Was das Stimmrecht in bezug auf die Abstimmungen nach Mitgliederzahlen betrifft, hat der Ausschuß die vom Sekretariat gemäß Absatz 8 des Artikels VI erstellten Berechnungen gutgeheißen; dieser Absatz enthält die Bestimmung, daß die Anzahl der Stimmen, auf die eine Delegation Anrecht hat, im Verhältnis zu den Mitgliedsbeiträgen stehen muß. Aus Überlegungen moralischer Natur gelangt der Ausschuß jedoch zu der folgenden Auffassung: das dieser Bestimmung der Satzungen zugrunde liegende Prinzip ist unanfechtbar, wenn es auf Organisationen von mehr oder minder industrialisierten Ländern des Westens angewandt wird, da fast alle diese Organisationen über vergleichbare finanzielle Hilfsquellen verfügen oder über sie verfügen könnten. Alle Mitglieder des Ausschusses vertreten jedoch die Ansicht, daß die starre Anwendung dieses Grundsatzes auch auf Länder, für die das Exekutivkomitee in Anbetracht des niedrigen Niveaus der Entlohnung und der Lebensbedingungen im allgemeinen einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag festgelegt hat, mit dem Grundsatz der internationalen Solidarität als unvereinbar betrachtet werden könnte. Es ist richtig, daß gewissen dieser Organisationen andere Handlungen der Solidarität zugute kommen, die manchmal in ausreichendem Maße die Einschränkung des Stimmrechts aufwiegen, aber diese Überlegung ist nicht allgemein anwendbar und auch in jenen Fällen, in denen sie anwendbar ist, trifft dieses Argument nicht überall in gleichem Maße zu. In einer Reihe von Fällen kann man sich nicht ganz des Eindrucks erwehren, daß die Pflichten der internationalen Solidarität nicht zur allseitigen Befriedigung erfüllt werden.

In der Annahme, daß der Kongreß oder zumindest ein nennenswerter Teil des Kongresses geneigt ist, sich dieser Auffassung anzuschließen, empfiehlt der Ausschuß, das Exekutivkomitee zu ersuchen, diese Bestimmung der Satzungen zu revidieren und den nächsten Kongreß von seinen Beschlüssen in Kenntnis zu setzen.

Was die zehnte Ausnahme betrifft, enthalten die Satzungen keinerlei Richtlinien, auf die man sich stützen könnte. Es handelt sich um den Verband der Eisenbahner von Israel. Diese Organisation hat vor einigen Monaten um Beitritt zur ITF angesucht und das Beitrittsansuchen wurde vom Exekutivkomitee am 14. Juli, d. h. zwei Tage vor Eröffnung des Kongresses, gebilligt. Der Delegierte des genannten Verbandes ist anwesend. In Anerkennung des gewerkschaftlichen Niveaus der Histadruth, der Dachorganisation von Israel, der der betreffende Verband angehört, empfiehlt

der Ausschuß, seinem Delegierten einen Sitz im Kongreß und Stimmrecht im Namen der 1900 Mitglieder seiner Organisation zuzubilligen.

Der Ausschuß begrüßt die Anwesenheit von Veteranen der ITF, insbesondere Ch. Lindley, R. Bratschi, G. Joustra, J. Brautigam, C. N. Gallie und G. B. Thornycroft. Er stellt mit Bedauern fest, daß es A. Kievit und J. Jarrigion nicht möglich gewesen ist, der Einladung zum Kongreß Folge zu leisten und beantragt, ihnen telegrafisch die brüderlichen Grüße des Kongresses zu übermitteln und ihnen einen langen und glücklichen Ruhestand zu wünschen.

Der Ausschuß stellt mit Befriedigung die Anwesenheit der folgenden Gastdelegierten fest:

Sir Vincent Tewson, als Vertreter des britischen TUC und des IBFG;
Morgan Philips, Vertreter der britischen Arbeiterpartei;
J. B. Krane, vom Sekretariat des IBFG.

Der Ausschuß stellt ferner fest, daß zwei Delegierte angeschlossener Organisationen gleichzeitig als Vertreter befreundeter Organisationen erschienen sind, und zwar

D. Follows, von IFALPA, und
J. Christensson, von der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation.

Weiter begrüßt der Ausschuß Herrn M. M. H. Khan als Vertreter des Generaldirektors des IAA, dem es nicht möglich war, seinen Plan des Besuches des Kongresses zu verwirklichen.

Es gereicht dem Kongreß zur Ehre, das Interesse festzustellen, das ihm die Sozial-Attachés verschiedener Gesandtschaften in London entgegenbringen. Acht von ihnen haben der Einladung Folge geleistet, und zwar:

Herr M. Bar-Tal, Israel
Herr A. Darwich, Ägypten
Herr J. Godson, USA
Herr Hauck, Frankreich
Herr Y. Kaneko, Japan
Herr A. H. K. Nasir, Pakistan
Herr A. M. Siregar, Indonesien
Herr P. Umland, Deutschland
Herr A. Zachariassen, Norwegen.

Der Buchsachverständige, der dem Sekretariat mit seinen Kenntnissen und Ratschlägen auf finanziellem Gebiete behilflich ist und der lebhaftes Interesse an der Tätigkeit der ITF zeigt, Herr D. B. Hirshfield, nimmt am Kongreß als Beobachter teil.

Schließlich ist noch die Anwesenheit der Kollegen C. Adolphe, D. Carmichael, A. R. Newbegin, E. Sheehan und W. Wilcock zu melden, die gemeinsam mit den Delegierten J. Haworth und P. Knight für die Vorkehrungen für den Kongreß verantwortlich sind und dauernd über das Wohlbefinden der Kongreßteilnehmer und der sie begleitenden Damen wachen.

R. Dekeyzer,
Berichterstatter

Anmerkung des Sekretariats: Nach Ausarbeitung des obigen Berichtes trafen noch die folgenden Gastdelegierten ein: T. H. Oldenbroek, IBFG; F. Bialas, Internat. Freie Gewerkschaftszentrale im Exil und Asep Ardi, Indonesischer Eisenbahnerverband.

Mitgliedsbeiträge (Fortsetzung)

Der Präsident: Wir müssen nun versuchen, den zweiten Punkt abzuklären und ich möchte Kollegen de Vries bitten, seinen Antrag rückgängig zu machen, und zwar aus folgendem Grunde: Aus den Satzungen geht ganz klar hervor, daß wir ermächtigt sind, freiwillige Beiträge einzuhoben und durch eine Billigung dieser Resolution läßt sich hieran nichts ändern, sonst müßten die Satzungen abgeändert werden.

Was die soziale Sicherheit des Personals des Sekretariats betrifft, werden wir diesen Punkt im Auge behalten. Hinsichtlich der allgemeinen finanziellen Lage möchte ich feststellen, daß die Aufgabe des Exekutivkomitees offenkundig darin besteht, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Mittel, die wir benötigen, bereitzustellen. Ich glaube, Ihr könnt dem Exekutivkomitee in dieser Hinsicht Euer Vertrauen schenken. Ich hoffe, daß Kollege de Vries sich diesen Umstand vor Augen halten wird und daß er, nachdem er sich seinen Antrag nochmals überlegt hat, so freundlich sein wird, ihn zurückzuziehen.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere): Nun, Herr Vorsitzender, der Ansicht, daß mein Antrag etwas mit den Satzungen zu tun habe, kann ich nicht beipflichten, denn er läuft ja nicht auf eine Abänderung der freiwilligen Beiträge hinaus. Ich habe mich jedoch mit meinen niederländischen Kollegen besprochen und wir erklären uns bereit, den Antrag in dem Glauben zurückzuziehen, daß das Exekutivkomitee bei seinen zukünftigen Beschlüssen das, was über die finanzielle Lage der ITF gesagt wurde, berücksichtigen wird.

Botschaften

Der Präsident: Wir haben ein Schreiben vom Kollegen Mason erhalten, in dem er etwas über die Lage in Argentinien mitteilt. Soweit sich ersehen läßt, nimmt der Gewerkschaftsbund nun mehr die Stellung einer rein politischen Körperschaft ein. Kollege Mason bedauert, daß der argentinische Verband der Seeleute auf dem Kongreß nicht vertreten sein kann, hofft jedoch, daß er früher oder später wieder den ihm gebührenden Platz in den Reihen der ITF einnehmen kann. Er ersucht mich, allen Kollegen seine Glückwünsche und Grüße zu übermitteln.

Beziehungen zum IBFG und anderen internationalen Körperschaften

Der Präsident eröffnet die Diskussion des dem Kongreß unterbreiteten Berichtes über diesen Punkt der Tagesordnung.

P. D'Mello (Verband der Transport- und Hafentarbeiter von Bombay) stellt fest, er habe bereits aus einem früheren Anlaß zur Tätigkeit des IBFG in Asien Stellung genommen. Durch diese Tätigkeit würden die wirklich fortschrittlich und demokratisch eingestellten Gewerkschaften in eine schwierige Lage versetzt. Der IBFG verfolge anscheinend rein politische Ziele, leiste aber keine gewerkschaftliche Arbeit.

Der IBFG beschränkt sich auf die Bekämpfung des Kommunismus, nimmt jedoch nicht oder zumindest nicht deutlich genug Stellung zugunsten der Arbeiterschaft Indiens und gegen Kolonialismus und Imperialismus. Wenn der IBFG so weitermacht, werde er in Asien keine wirksame Tätigkeit entfalten können.

Wenn er ferner in den weniger entwickelten Ländern wirklich irgendwelchen Einfluß ausüben wollte, so müßte er sich mit Organisationen verbinden, die einen sozialistischen Hintergrund aufweisen. Anderswo möge die Lage verschieden sein, in Indien könne man die Demokratie jedoch nur einführen, wenn sie mit dem Sozialismus verbunden ist, und diesen Umstand sollte sich der IBFG vor Augen halten. Der IBFG läßt bei der Wahl seiner Freunde nicht immer die erforderliche Umsicht walten. In Indien habe er Beziehungen zum nationalen Gewerkschaftskongreß angeknüpft, der nach Ansicht des Kollegen D'Mello überhaupt keine gewerkschaftliche Organisation ist, sondern ein Werkzeug der Regierung und der Kongreßpartei. Es genügt nicht, wenn man sich seine Freunde unter jenen auswählt, die einfach antikommunistisch eingestellt sind. Viele von jenen, die den Kommunismus bekämpfen, sind nicht besser als die Kommunisten. Seine allzu engen Beziehungen mit der vorerwähnten Organisation würden den IBFG in Indien hindern, sich so zu entwickeln, wie er sich entwickeln sollte. Er macht den Führern des IBFG keinen Vorwurf, da sie ohne Zweifel über die Situation in Indien nicht genügend informiert sind, aber es wäre sehr wichtig, daß er nicht mit Leuten Freundschaft schließen sollte, die in Wirklichkeit Feinde der Gewerkschaftsbewegung sind.

Er appelliert an den Kongreß, die ITF zu beauftragen, ihren Einfluß beim IBFG geltend zu machen, um erstens zu gewährleisten, daß der IBFG sowohl gegen den Kolonialismus als auch gegen den Kommunismus Stellung nehme, und zweitens, daß er jene Gewerkschaften unterstützen sollte, die die Reaktion ebenso bekämpfen wie den Kommunismus. Der IBFG sollte sich mit allen wahren Freunden der Demokratie verbünden, zu tun was Syngman Rhee in Korea tut, nämlich bloß dem Kommunismus den Kampf anzusagen. Ebenso erforderlich ist es, den Imperialismus zu bekämpfen und jenen Bewegungen Beistand zu leisten, deren Ziel die Verbesserung der sozialen Verhältnisse der Arbeiterklasse Indiens ist. Dies sei unbedingt notwendig, wenn die internationalen Organisationen der Arbeiterschaft in Indien wirklich wirksame Arbeit leisten sollen.

T. Gómez (Spanische Transportarbeiter) erklärt, aus dem vom Sekretariat vorgelegten Dokument über die Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS gehe hervor, daß alle Beteiligten von den besten Absichten besetzt sind, daß sich jedoch einer zufriedenstellenden Lösung irgendeine Art von Widerstand entgegenzustellen scheint. Er ist jedoch überzeugt, daß es der ITF gelingen wird, die richtige Grundlage für die Zusammenarbeit mit dem IBFG und möglicherweise auch einigen der internationalen Berufssekretariate ausfindig zu machen.

Zwischen der ITF und den übrigen IBS besteht ein ganz beträchtlicher Unterschied. Man erhält sofort den Eindruck, daß wir ihnen um ein halbes Jahrhundert voraus sind. Vor über 25 Jahren hatte die ITF Schritte unternommen, um sich in eine wirkliche Internationale zu verwandeln, anstatt wie vorher eine überwiegend europäische Organisation darzustellen. Seitdem hat sie ihren Einfluß auf sehr viele Gebiete ausgedehnt und, was noch wichtiger ist, das Vertrauen der Arbeiter vieler Gebiete der Welt gewonnen. Als Organisation erfreut sie sich eines sehr großen Prestiges. Er hegt jedoch Befürchtungen über die Möglichkeit der Aufrechterhaltung dieses Prestiges in den entfernten Weltteilen, da die

Mittel, die zur Deckung der beträchtlichen, mit der regionalen Tätigkeit verbundenen Ausgaben verfügbar sind, ganz offenkundig unzureichend sind. Vergleichsweise erwähnt er, daß das Budget des IBFG, vermutlich aus normalen Mitgliedsbeiträgen, eine halbe Million Dollar ausmacht. Für den besonderen Zweck der Finanzierung seiner regionalen Tätigkeit ist es dem IBFG gelungen, einen Betrag von drei Viertel Millionen Dollar einzusammeln, also 50 Prozent mehr als seine normalen Ausgaben. Um diese Differenz auszugleichen, müßte die ITF zusätzlich zu ihrem normalen Budget über weitere 25 000 £ verfügen können. Die Delegierten, die an der Tätigkeit der ITF in anderen Gebieten der Welt interessiert sind, mögen fragen, zu welchem Ergebnis diese Tätigkeit geführt hat. Man würde auf dem Kongreß nur zwei Delegierte aus Lateinamerika vorfinden, Machin, vom Verband der Eisenbahner von Uruguay, und Pomar aus Kuba. Dies bedeutet jedoch nicht, daß nicht mehr Delegierte hätten anwesend sein können; hätten die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestanden, so würden zumindest zehn Delegierte aus vier verschiedenen Ländern in Vertretung von etwa einer halben Million Mitglieder anwesend sein.

In Lateinamerika gehören dem IBFG Organisationen in zehn demokratischen Ländern an, und in allen übrigen lateinamerikanischen Ländern ist eine totalitäre Regierung an der Macht. Von den 19 Ländern des südamerikanischen Kontinents weisen nur zehn freie verfassungsmäßige Einrichtungen auf, die es der Arbeiterbewegung gestatten, eine Tätigkeit zu entfalten, wie sie in den meisten westeuropäischen Ländern üblich ist. Wo in Lateinamerika von Freiheit die Rede sein konnte, gehören alle Organisationen dem IBFG an und sobald in allen 19 Ländern Freiheit herrscht, wird die Gewerkschaftsbewegung dieser Länder sich dem IBFG anschließen und sollte und würde wahrscheinlich auch der ITF beitreten. In den letzten Jahren haben sowohl der IBFG als auch die ITF in Lateinamerika beträchtliche Fortschritte verzeichnen können.

Er erinnert daran, daß erst vor zehn Jahren im gleichen Saale, in dem der Kongreß stattfindet, der Weltgewerkschaftsbund gegründet wurde. Er selbst saß damals in der zweiten Sitzreihe oben rechts. Die übrigen Sitze in jenem Teil des Saales waren damals von Lombardo Toledano und anderen lateinamerikanischen Delegierten besetzt, die ganz offenkundig vollkommen seiner Leitung unterstanden. Sie hatten den Auftrag erhalten, daß sie mit ihm (Gómez) nichts zu tun haben und mit ihm nicht sprechen sollten.

Nunmehr hat sich das Panorama vollkommen geändert. Diejenigen, die damals anwesend waren und Lombardos Leitung unterstanden, haben sich jetzt der freien Gewerkschaftsbewegung angeschlossen. Auf dem Kongreß des IBFG in Stockholm verhielten sich alle lateinamerikanischen Delegierten — und bei vielen von ihnen handelte es sich um die gleichen Leute — sehr ruhig und unterstützten die Politik der freien Gewerkschaftsbewegung. Vom Einfluß Lombardos in Lateinamerika ist nichts übriggeblieben. Die gleichen Leute, die seinerzeit seine Befehle entgegennahmen, sind nunmehr überzeugte Anhänger des IBFG. All dies stellt das Ergebnis der Arbeit der ITF und des IBFG in Lateinamerika dar. Man sollte sich jedoch nicht vorstellen, daß nicht noch beträchtlich viel zu tun übrigbleibt. Im Jahre 1919 gehörten die Verbände der Eisen-

bahner und Straßenbahner der ITF an. Sie zählten 125 000 Mitglieder, die ihre Beiträge ordnungsgemäß bezahlten. Er hatte diese Verbände bis zum Jahre 1929 im Generalrat der ITF vertreten und versichert dem Kongreß, daß Argentinien, sobald es seine Freiheit wiedererlangt, zur ITF zurückkehren werde.

Dem IBFG und der ITF sollte jedoch ganz Amerika und vor allem Nordamerika angehören. In Lateinamerika wird nordamerikanisches Kapital in großem Umfange investiert. Man kann es überall vorfinden, und der Einfluß der ITF könnte durch vieles, was diese Nordamerikaner tun, geschwächt werden. In Brasilien haben sie eine Automobilfabrik errichtet, und warum? Weil Arbeitskräfte billig sind. Wenn nun aber in Brasilien Arbeitskräfte billig zu haben sind und die nordamerikanischen Herstellerfirmen ihre Interessen dorthin verlegen, würde dies zur Folge haben, daß für die Automobilarbeiter in den Vereinigten Staaten weniger Arbeit vorhanden sein würde. Wenn man die Gewerkschaften Lateinamerikas soweit stärken könnte, daß sie die ihnen gebührenden Rechte und anständige Arbeitsbedingungen durchsetzen können, würde man damit gleichzeitig der Arbeiterbewegung der Vereinigten Staaten Auftrieb verleihen.

Mehr hat er nicht zu sagen, aber er glaubt, es wäre der Mühe wert, sich die von ihm erwähnten Aspekte zu überlegen.

Der Präsident erteilt daraufhin dem Generalsekretär das Wort zur Beantwortung der im Laufe der Diskussion gestellten Fragen.

Der Generalsekretär: Vielleicht ist dem Kongreß nicht bekannt, daß der Sektionsausschuß eine EntschlieÙung über diesen Gegenstand vorlegen wird.

Unser Kollege D'Mello hat vieles gesagt, das ich selbst gern gesagt hätte. Das Problem der Beziehungen zwischen dem IBFG und den internationalen Berufssekretariaten ist für die Gewerkschaftsbewegung der ganzen Welt von größter Bedeutung. Dieses Problem wird einer zufriedenstellenden Lösung zugeführt werden müssen, wenn eine wirklich internationale Gewerkschaftsbewegung entstehen soll, nicht eine, die sich auf Europa oder Amerika oder irgendein anderes Gebiet der Welt beschränkt, sondern die in allen Gebieten, insbesondere aber in den weniger fortgeschrittenen Ländern, eine rege Tätigkeit entfaltet. Gelingt dies nicht, so verpassen wir den Anschluß.

Wir haben immer die Ansicht vertreten, daß man eine internationale Gewerkschaftsbewegung nicht von einem Zentrum aus leiten kann. Man kann nicht erwarten, daß eine Lösung der internationalen Gewerkschaftsprobleme, die sich in der ganzen Welt ergeben, von London, Paris, Brüssel oder sonstwo aus gefunden wird.

Bereits vor sehr langer Zeit — ich kann hier auf den letzten Kongreß der ITF in London im Jahre 1930 zurückgreifen — setzte sich unser ehemaliger großer Generalsekretär Edo Fimmen für die Errichtung von Regionalorganisationen und für den Ausbau der regionalen Tätigkeit ein. Er war einer der ersten, wenn nicht der erste, der die Notwendigkeit der Entwicklung von Regionalorganisationen einsah, und ich glaube, es ist um so begrüßenswerter, daß der IBFG diesen Gedanken schon bei seiner Gründung aufgegriffen und auf diesem Gebiet bereits beträchtliche

Arbeit geleistet hat. Der IBFG ist den Internationalen Berufssekretariaten in dieser Hinsicht tatsächlich voraus. Wie ich auf einer allgemeinen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate, die vor kurzem in Brüssel stattfand, erklärte, werden wir diese unterentwickelten Gebiete, wenn die Internationalen Berufssekretariate mit dem IBFG nicht Schritt halten und wenn wir nicht mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln und sehr bald regionale Organisationen in allen wichtigen Weltteilen errichten, entweder an andere Internationalen, subversive Internationalen, die eine andere Politik verfolgen als wir, verlieren oder die Bevölkerung dieser Länder wird ihre eigenen Organisationen ins Leben rufen und eine lediglich auf regionaler Basis beruhende Internationale entwickeln, genauso wie viele der derzeit bestehenden Internationalen Berufssekretariate immer nur noch europäische Organisationen sind.

Kollege Gómez hat erklärt, daß wir trotz aller Bemühungen der ITF und der finanziellen Mittel, die uns unsere Mitgliedsverbände zur Entwicklung unserer regionalen Tätigkeit zur Verfügung stellen, das Stadium erreicht haben, in dem wir uns aus Eigenem nicht weiter ausdehnen können, infolge des Fehlens finanzieller und sonstiger Mittel, insbesondere der erstgenannten.

Es wäre eine Utopie, wenn man sich vorstellte, daß sich eine Internationale wie unsere in Sektionen und Untersektionen, Sekretariaten und Untersekretariaten über die ganze Welt verbreiten könnte — hier möchte ich auf die Bemerkungen des Kollegen Machín hinweisen, der neulich erklärte, die verschiedenen Sektionen müßten in den einzelnen Gebieten ihre eigene regionale Tätigkeit entfalten — solange uns nur die Mittel zur Verfügung stehen, die wir derzeit besitzen. Ich bin sehr für Zentralisierung, aber nur, wenn sie absolut notwendig ist. Man kann überzentralisieren und damit eher schaden als nützen. Wenn wir als ITF diese Arbeit allein, ohne Hilfe von irgendeiner Seite, gemäß unserer eigenen Politik und Gedanken durchführen könnten, da wäre ich durchaus damit einverstanden, aber es ist eben nicht möglich. Ich hoffe, Ihr werdet mir alle beipflichten, denn es würde mir dann leichter fallen, zu erklären, warum wir im vorliegenden Bericht eine Zusammenarbeit mit anderen Internationalen Berufssekretariaten und auch dem IBFG beantragen.

Und an dieser Stelle möchte ich auf die Bemerkungen unseres Kollegen D'Mello zurückkommen. Ich bin zufälligerweise Präsident des IBFG, den Kollege D'Mello erwähnte, der auch erklärte, welche Eindrücke man sich vom IBFG in jenem Teil der Welt, Indien, macht. Nun möchte ich erstens feststellen, daß die ITF autonom ist und weder vom IBFG noch von sonst jemand irgendwelche Aufträge erhält, obschon zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten in ihrer Gesamtheit Übereinkommen darüber herrscht, daß die IBS Beschlüsse des IBFG, soweit sie sich auf Fragen der allgemeinen Politik beziehen, beachten und daß andererseits der IBFG die Beschlüsse achtet, die von den einzelnen IBS auf berufsgruppenmäßiger Basis gefaßt werden. Ich möchte jeden einzelnen von Euch ganz klar und deutlich darauf aufmerksam machen, daß wir den IBFG und die Internationalen Berufssekretariate gemeinsam als ein und dieselbe internationale Gewerkschaftsbewegung betrachten, die aus zwei Sektionen besteht, die eine auf vertikaler und die andere auf

horizontaler Grundlage. Aber jeder von uns hat seine eigene Arbeit zu leisten.

Mir ist bekannt, daß am IBFG in gewissen Teilen der Welt Kritik geübt wird. An allen von uns wird ja Kritik geübt und die ITF bildet keine Ausnahme. In der ganzen Welt, erzählt man sich so manches über die ITF. Vieles davon ist auf Unwissenheit zurückzuführen. Es fehlt nicht an Kritiken, bei denen zum Ausdruck gebracht wird, daß der IBFG den Kolonialismus fördere, aber der Ursprung einer derartigen Kritik kann nur in Unwissenheit und ungenügender Sachkenntnis zu suchen sein. Ich bin überzeugt, daß Kollege D'Mello selbst die einschlägigen Beschlüsse und die Politik des IBFG nicht genau genug verfolgt hat, denn wenn er dies getan hätte, so würde er wissen, daß sich der IBFG rückhaltlos jedem Kolonialismus und jeder Form der Diktatur widersetzt. Wir haben jedoch Verständnis für die Schwierigkeiten, denen sich Kollege D'Mello gegenüber sieht, da es sogar uns manchmal schwerfällt, mit der sehr ausgedehnten Tätigkeit des IBFG in Fühlung zu bleiben. In den Satzungen des IBFG ist festgehalten, daß er jede Form des Imperialismus bekämpft, einerlei, ob er von rechts oder links kommt, oder ob es sich um Faschismus oder Kommunismus handelt. Es lohnt sich, vollkommen informiert zu sein, ehe man am IBFG Kritik übt. Selbst hier in Europa ist es schwierig, die gesamte Tätigkeit des IBFG zu verfolgen und es gibt eine ganze Reihe von Leuten, denen die Politik des IBFG in der einen oder anderen Frage nicht bekannt ist.

Wenn Ihr die Masse von Dokumenten sehen könntet, die der IBFG seit seiner Gründung im Jahre 1949 ausgearbeitet hat, würdet Ihr einsehen, daß ein Studium von einem oder zwei Monaten erforderlich wäre, um herauszufinden, welche Politik der IBFG in allen Fragen verfolgt.

Meines Erachtens und auch nach Ansicht des Exekutivkomitees kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der IBFG und die Internationalen Berufssekretariate versuchen müssen, ihre regionale Tätigkeit zu koordinieren. Ich will damit nicht sagen, daß diese Koordinierung unter allen Umständen und aus allen Anlässen durch den IBFG oder auf Grund von Beratungen mit ihm zu erfolgen hat. Ich will auch nicht sagen, daß wir uns immer der Büros bedienen müssen, die der IBFG bereits eingerichtet hat. Es gilt als selbstverständliche Voraussetzung, daß wir gemeinsam mit den übrigen Internationalen Berufssekretariaten ausfindig machen, wo die bestmöglichen Arrangements getroffen werden können.

Führen wir als Beispiel Lateinamerika an. Der IBFG hat ein Büro in Mexiko, eine Zweigstelle in Brasilien und errichtet jetzt in Uruguay eine weitere Zweigstelle. Wenn die IBS ein weiteres Büro in Lateinamerika errichten wollen, so möchte ich vorschlagen, daß wir uns einen anderen Teil jenes Kontinentes aussuchen, um den Süden zu erfassen und uns nicht auf die drei Länder beschränken, in denen der IBFG bereits Fuß gefaßt hat. Dieses Problem ist von lebenswichtiger Bedeutung für die Ausweitung der Tätigkeit der Internationalen Gewerkschaftsbewegung, um sie in die Lage zu versetzen, die Interessen jedes Arbeiters in der ganzen Welt zu vertreten.

Wir sind bei weitem noch nicht im wahren Sinne des Wortes hundertprozentig international. Wir stecken noch immer in unseren Kinder-

schuhen. Wenn Ihr Euch in der Welt umseht und feststellt, wie viele Länder es gibt, in denen die Arbeiter ungenügend oder unrichtig organisiert sind, wenn Ihr Euch ihre Lebensbedingungen anseht, werdet Ihr feststellen können, daß wir bisher nur einen kleinen Teil der Aufgabe bewältigt haben, die unsere internationale Gewerkschaftsbewegung zu bewältigen hat.

Ich hoffe, daß Ihr den Bericht im Lichte meiner Erklärungen beurteilen und Euch die Resolution, die Euch vorgelegt werden wird, sorgfältig überlegen werdet.

Der Präsident läßt daraufhin über den Bericht über die Beziehungen mit dem IBFG und den übrigen Internationalen Berufssekretariaten abstimmen. Der Bericht wird einstimmig gebilligt.

Der Kongreß wird auf Donnerstag vormittags vertagt.

Mittwoch, den 21. Juli, findet auf Einladung der britischen Verbände ein Ausflug nach Bath und Wales statt.

Donnerstag, 22. Juli 1954

VORMITTAGSSITZUNG

Nachruf

Der Präsident eröffnet die Sitzung und erklärt: Es ist meine traurige Pflicht, dem Kongreß mitzuteilen, daß Johann Smeykal gestorben ist. Er war in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen eine der Stützen des österreichischen Verbandes der Eisenbahner, wo er dem Kollegen Berthold König als zweiter Vorsitzender zur Seite stand. Er leistete einen außergewöhnlichen Beitrag zum Kampfe der österreichischen Eisenbahner gegen die autokratische Herrschaft der Habsburger Monarchie und zu der konstruktiven Arbeit, mit der die Eisenbahner am Aufbau der demokratischen Republik Österreichs mithalfen.

In der ITF war er wohlbekannt, da er vielen Kongressen und Konferenzen der Eisenbahner beiwohnte, und alle, mit denen er in Kontakt kam, wußten ihn zu schätzen. Wir trauern um einen guten Kollegen, und ich bitte Euch, mit mir seiner Familie und seinen Kollegen von der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft unser tiefstes Beileid auszudrücken, indem wir uns von den Sitzen erheben und eine Minute Stillschweigen bewahren.

Die Delegierten leisten dieser Aufforderung Folge.

Der Präsident: Nun habe ich eine persönliche Bitte. Ich muß den Kongreß ersuchen, mich vom Amt des Vorsitzenden für eine oder zwei Stunden zu beurlauben, da ich heute vormittag einer anderen Gewerkschaftssitzung im gleichen Gebäude beiwohnen muß, und, vorausgesetzt, daß Ihr damit einverstanden seid, möchte ich vorschlagen, das rangälteste Mitglied des Exekutivkomitees, Kollegen Gómez, mit dem Vorsitz für heute vormittag zu betrauen. Ist der Kongreß einverstanden?

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Der Präsident eröffnet daraufhin die Diskussion über Punkt 9 der Tagesordnung:

Die freien Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern

Z. V. Barash (Israelischer Eisenbahnverband) erklärt, dieser Punkt der Tagesordnung sei von höchster Bedeutung. Andere Internationale Berufssekretariate beschäftigten sich ebenfalls mit den Problemen der unterentwickelten Länder, aber den Mitgliedsverbänden der ITF fällt eben auf Grund der Natur der Gewerbe, die sie vertreten, eine besondere Rolle zu.

Aus dem Tätigkeitsbericht und dem Zusatzbericht über diesen Gegenstand geht hervor, daß das Sekretariat und Exekutivkomitee der ITF ein beträchtliches Arbeitspensum bewältigt haben und die verschiedenen Delegationen, die auf dem Kongreß anwesend sind, haben die Tatsache bestätigt, daß diese Tätigkeit Resultate gezeitigt hat und daß der Gedanke der freien Gewerkschaftsbewegung in viele entfernte Weltteile verpflanzt worden ist. Niemand könnte jedoch behaupten, daß das bisher Geleistete genüge.

Abgesehen von gegenseitiger Hilfeleistung besteht die beste Möglichkeit des Beistandes an die Gewerkschaftsbewegung anderer Länder in einem Austausch von Ideen und Erfahrungen. Man kann nicht immer die Form der Gewerkschaftsbewegungen hochentwickelter industrieller Länder in Europa und den Vereinigten Staaten unverändert nach anderen Ländern verpflanzen, wo der Hintergrund der Arbeitnehmerschaft ein gänzlich anderer ist. Die gewerkschaftliche Organisation muß ihren Ursprung in den organischen Bedürfnissen jedes Landes haben, im Rahmen des demokratischen Konzeptes der internationalen Solidarität.

Die Gewerkschaftsbewegung von Israel war ursprünglich ungleich der anderer Länder nicht bloß eine Protestbewegung gegen ein bestehendes politisches, soziales und wirtschaftliches Regime. Ihre Gründer waren Männer und Frauen, die aus ihren Heimatländern aus sozialen, wirtschaftlichen oder politischen Gründen vertrieben wurden und in ein rückständiges Land einwanderten, in der Hoffnung, daß es ihnen möglich sein würde, dort ein gesundes soziales und nationales Leben aufzubauen. Von allem Anfang an widmeten sie daher ihre Tatkraft der Verteidigung der Arbeitnehmerschaft gegen Ausbeutung und der Schaffung einer geeinten Arbeiterklasse, die aus den verschiedenen Einwanderertypen mit so verschiedenem Hintergrund zusammengeschiedet werden mußte. Die europäischen Gewerkschaftsbewegungen hatten gewöhnlich versuchen müssen, die Zügel der Regierung jenen zu entreißen, die die Gewerkschaftsbewegung unterdrückten. Die wichtigste Aufgabe der Gewerkschaftsbewegung von Israel bestand darin, den Unterdrückern durch die Schaffung einer auf kollektiver und genossenschaftlicher Grundlage aufgebauten Volkswirtschaft zuvorzukommen, in einem Lande, das noch immer weitgehend unterentwickelt und dünn besiedelt war.

Der Drang, in einem armen Lande mit beschränkten Hilfsmitteln und einem Mangel an Privatkapital, das eine Masseneinwanderung ermöglicht haben würde, eine neue Volkswirtschaft aufzubauen, war verantwortlich für den riesigen Umfang des jetzigen Tätigkeitsgebietes der Histadrut. Zum wirtschaftlichen Aufbau von Israel leisteten keinerlei private Interessen, einerlei ob sie von gesunden oder habgierigen Motiven besetzt

waren, irgendeinen Beitrag. Er beruht ganz einfach auf dem Vorhandensein einer Arbeiterbewegung, die sich von dem Ideal der Zusammenarbeit, des gegenseitigen Beistandes und der Schaffung einer Gesellschaftsordnung leiten läßt, in der es weder Ausbeuter noch Ausgebeutete gibt und die auf dem Dienst an der Gemeinschaft beruht, auf wirtschaftlicher Verantwortlichkeit und sozialer Gerechtigkeit. Aus diesem Grunde steht im Mittelpunkt der wirtschaftspolitischen Probleme des Landes nicht die traditionelle Frage der Verstaatlichung, und die Frage der Übernahme kapitalistischer Betriebe stellt sich ebenfalls nicht, da es solche nicht gibt. Die allerwichtigste Aufgabe besteht in der Schaffung von Unternehmen, wo früher keine bestanden, und zur gleichen Zeit in der Ausbildung der für diese Betriebe erforderlichen Arbeiter. Aus diesem Grunde war die Gewerkschaftsbewegung von Israel von allem Anfang an gezwungen, Architekt einer neuen Volkswirtschaft und einer neuen Gesellschaftsordnung zu sein.

Als gewerkschaftliche Organisation vertritt die Histadruth heute die Interessen von ungefähr 78 Prozent der Arbeitnehmerschaft von Israel. Nach dem Befreiungskriege vom Jahre 1948 und der Schaffung unseres unabhängigen Staates führte die riesige Einwanderungsbewegung zu einer Zunahme des Verkehrsvolumens auf dem Land-, See- und Luftwege. Während die Bevölkerung von Israel sich in den letzten sechs Jahren um ungefähr 108 Prozent vermehrt hat, hat sich die Anzahl der im Verkehrswesen beschäftigten Arbeitnehmer um ungefähr 150 Prozent erhöht. Das Verkehrswesen befindet sich zum großen Teil in Händen der Regierung, öffentlich-rechtlicher Körperschaften und Genossenschaften. Die Transportarbeiter sind hundertprozentig organisiert, und der Histadrut gehören die verschiedenen Gewerkschaften des Personals aller Verkehrsträger an. Die Eisenbahnen und Häfen werden von der Regierung betrieben; der Personen- und Güterverkehr hauptsächlich von den Genossenschaften. Die wichtigsten Reedereien und Luftverkehrslinien sind im Besitz von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, ein kleiner Prozentsatz davon verdankt seine Entstehung jedoch privatem Kapital.

Aus der Lage Israels am Kreuzwege der Welt zwischen den Kontinenten Asiens, Europas und Afrikas ergeben sich für seine Gewerkschaftsbewegung besondere Möglichkeiten. Sie ist in der Lage, als Bindeglied zwischen den Kontinenten und ihren Völkern zu fungieren und zu der wünschenswerten Annäherung zwischen den mächtigen und traditionellen Gewerkschaftsbewegungen des industriellen Westens und den jungen Gewerkschafts- und Arbeiterbewegungen, die heute im Osten bestehen, ihren eigenen wertvollen Beitrag zu leisten. Wir müssen unsere Arbeit in den unterentwickelten Ländern beschleunigen und dort das Heilmittel der freien Gewerkschaftsbewegung und der demokratischen Lebensweise zur Anwendung bringen.

Nun übernimmt Kollege Gómez (um 10.30 Uhr) den Vorsitz von Kollegen Deakin.

Todesfall

Der Amtierende Präsident gibt mit Bedauern bekannt, daß Kollege Luigi Morelli, stellvertretender Generalsekretär des italienischen Gewerkschaftsbundes CISL, einem Autounfall zum Opfer gefallen ist. Er ersucht die Kongreßdelegierten, sich von ihren Sitzen zu erheben und zu Ehren seines Andenkens eine Minute Stillschweigen zu bewahren.

Resolutionsausschuß

Der Amtierende Präsident: Die Delegation der Railway Labor Executives' Association hat um Bewilligung ersucht, den ursprünglich von ihr nominierten Delegierten in den Resolutionsausschuß durch Kollegen Howieson ersetzen zu dürfen. Diese Bewilligung kann nur mit Zustimmung des Kongresses erteilt werden. Seid Ihr einverstanden?

Der Kongreß erklärt sich hiermit, einverstanden.

Gastdelegierte

Der Amtierende Präsident: Ich möchte mitteilen, daß Kollege Bialas von der Internationalen Freien Gewerkschaftszentrale im Exil sich nunmehr unter uns befindet. Er ersucht den Kongreß, ihm das Wort zu erteilen. Ich glaube, wir können ihm die Bewilligung hierzu nach Beendigung der Diskussion über Punkt 9 der Tagesordnung erteilen. Ist der Kongreß damit einverstanden?

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern (Fortsetzung)

D. Bowman (Britischer Landesverband der Eisenbahner) erklärt, seine Organisation, der Britische Landesverband der Eisenbahner, habe eine Resolution über diesen Gegenstand unterbreitet, die als Nummer 13 auf der Liste der Anträge angeschlossener Organisationen erscheint. Er dankt dem Resolutionsausschuß dafür, daß er sein Skelett mit Fleisch umgeben hat. An der neuen Resolution *) möchte er jedoch in einer Hinsicht Kritik üben. Sie beginnt mit dem Hinweis, auf drei Punkte: Erstens beschäftigt sie sich mit der Notwendigkeit der Entwicklung der Gewerkschaften in den sogenannten unterentwickelten Ländern, damit für die ITF dort ein größeres Tätigkeitsgebiet zur Entfaltung der organisatorischen Tätigkeit und Anwerbung neuer Mitglieder entsteht. Der zweite Punkt berührt das Interesse der Gewerkschaften in den fortgeschrittenen Ländern. Es wird für notwendig erachtet, in den unterentwickelten Ländern eine Gewerkschaftsbewegung zu entwickeln, damit dort Arbeitsbedingungen geschaffen werden, durch die die Arbeiter dieser Länder verhindert werden, die Löhne und Arbeitsbedingungen in den besser entwickelten Ländern zu unterbieten. Drittens beschäftigt sich die Resolution mit den politischen Aspekten; und nach Anführung dieser drei Punkte wird in einigen wenigen Worten erwähnt, es sei die Aufgabe der internationalen Gewerkschaftsbewegung, in Verwirklichung der Ideale des sozialen Fortschrittes dieses oder jenes zu tun, was alles selbstverständlich sei. Seines Erachtens ist von Selbstverständlichkeit nicht die Rede, sondern es sollte vielmehr im Rahmen der Resolution klar und deutlich erklärt werden, es sei eine soziale Verpflichtung der Gewerkschaften in den fortgeschrittenen Ländern, mit all ihnen zu Gebote stehenden Mitteln ihre Kollegen in den unterentwickelten Ländern zu unterstützen, damit dort eine Organisation entstehe, durch die sie in die Lage versetzt werden, ihre Arbeitsbedingungen aufrechtzuerhalten und zu verbessern.

Vor einigen Monaten hatte der britische Landesverband der Eisenbahner in Zusammenarbeit mit der Internationalen Transportarbeiterföderation

*) Es handelt sich hier um den Text des Entwurfes einer Resolution, der eigentlich überhaupt nicht zur Verteilung gelangte. Ein abgeänderter Text wurde jedoch später in den Bericht des Resolutionsausschusses einbezogen.

einen Geldbetrag zur Verfügung gestellt und eines seiner Mitglieder nach Rhodesien entsandt, um den dortigen Gewerkschaftern zu zeigen, auf welche Weise sie sich des gewerkschaftlichen Apparates im Interesse der Förderung der Interessen der Arbeitnehmerschaft bedienen könnten. Dazu sah sich der Landesverband der Eisenbahner nicht aus irgendeiner der in der Resolution angeführten drei Erwägungen veranlaßt, sondern ausschließlich durch das Bewußtsein, daß es seine soziale Pflicht war, den Gewerkschaften in Rhodesien beizustehen. Er freut sich, daß am Ende der Resolution darauf hingewiesen wird und daß erklärt wird, es handle sich hierbei um eine gemeinsame Aufgabe des IBFG und der ITF.

Er kann sich im Namen des britischen Landesverbandes der Eisenbahner verpflichten, den Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern alle nur irgend mögliche Unterstützung zuteil werden zu lassen

D. Konkola (Afrikanischer Eisenbahnerverband von Nordrhodesien) erklärt, die Gewerkschaftsbewegung in Zentralafrika befinde sich erst im Anfangsstadium, da bis zum Ende des Krieges und bevor die nach dem Kriege gewählte Arbeiterregierung eine Änderung der Lage herbeiführte, die Errichtung von afrikanischen Gewerkschaften in Nordrhodesien verboten war, obwohl dort seit fast 40 Jahren Gewerkschaften europäischer Arbeiter bestanden hatten. Es ist zu bedauern, daß von einer Zusammenarbeit der organisierten afrikanischen und europäischen Arbeiter in Zentralafrika nur in sehr beschränktem Umfange die Rede sein kann, und er würde es begrüßen, wenn eine einzige Gewerkschaft aller Eisenbahner geschaffen würde, ohne die derzeit bestehende rassenmäßige Differenzierung.

Der afrikanische Arbeiter befindet sich in einer schwierigen Lage. Es mangelt ihm an Kenntnissen des Weltgeschehens. Er ist ungebildet und in gewissen Gebieten verweigert der Gesetzgeber seinen Gewerkschaften die Anerkennung, und er kann willkürlich entlassen werden. Er versteht sehr wenig von der Maschinerie für Kollektivvertragsverhandlungen, in dieser Hinsicht könne der Kongreß jedoch wesentlich zu einer Besserung beitragen, indem er die erforderlichen Maßnahmen bewilligt, um den Führern der afrikanischen Gewerkschaften die erforderliche Schulung zuteil werden zu lassen.

Der monatliche Mindestlohn eines afrikanischen Arbeitnehmers der rhodesischen Eisenbahnen beträgt 45 sh plus Verpflegung, die mit 40 sh im Monat bewertet werden kann, und einer Wohnung, die ungefähr 15 sh wert ist. Auf dieser Berechnungsgrundlage beträgt der gesamte Mindestlohn ungefähr 21 sh 3 d je Woche. Ein afrikanischer Kraftfahrer verdient £ 8 im Monat, und ein Europäer, der die gleiche Arbeit verrichtet, £ 80 im Monat. Sie werden in ganz verschiedenen Wohnungen untergebracht. Den afrikanischen Arbeitern wird der Zutritt zu vielen gelernten Arbeiten verweigert.

Obwohl die Kolonialregierung von Nordrhodesien den Afrikanern nach 1947 die Schaffung von Gewerkschaften gestattete, werden afrikanische Gewerkschaften in den benachbarten Gebieten des belgischen Kongos und Südrhodesiens nicht anerkannt. In Südrhodesien wurden vor kurzem alle Bergwerke, Eisenbahnen, Kraftwerke, Wasserwerke und Krankenhäuser durch Gesetz für lebenswichtige Betriebe erklärt, und wer in den Verdacht gerät, unter ihren Arbeitnehmern einen Streik anzuzetteln, würde ver-

haftet und nur gegen Hinterlegung einer Kautions von £ 50 freigelassen werden. Einem Gewerkschaftsführer war vor kurzem verboten worden, auf öffentlichen Zusammenkünften Ansprachen zu halten. Wie im Tätigkeitsbericht der ITF, der am vorigen Tage gebilligt worden war, erwähnt wurde, hat es sich für notwendig erwiesen, die Zusammenkunft der Paritätischen Industriellen Kommission für afrikanische Gewerkschaften Rhodesiens auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, da die Regierung Südrhodesiens ihm (dem Kollegen Konkola) die Einreise verweigert hatte. Trotz der Intervention der IBFG und der ITF war ihm nachher die Einreise nach Südrhodesien ausschließlich zum Zwecke des Besuches der Sitzung der Paritätischen Kommission gestattet worden. Es war ihm jedoch verboten worden, auf Gewerkschaftsversammlungen Ansprachen zu halten, und er mußte sich bei seiner Ankunft und Abreise bei der Polizei melden. Dies ist darauf zurückzuführen, daß sein Verband um die Bewilligung angesucht hatte, die afrikanischen Arbeiter in den beiden Rhodesien organisieren zu dürfen.

Ein anderer Aspekt, der in diesem Zusammenhang der Erwähnung bedarf, ist die Tatsache, daß die Regierung eine unter dem Namen „Moralische Wiederaufrüstung“ bekanntgewordene Bewegung fördert, die sich nach besten Kräften bemüht, Gewerkschaftsführer für sich zu gewinnen. Weitere Schwierigkeiten werden durch eine Organisation hervorgerufen, die sich „Wachturm“ nennt und ihren Mitgliedern den Beitritt zu Gewerkschaften verbietet. Ein weiteres Problem entsteht durch eingewanderte Arbeitskräfte, afrikanische Arbeiter, die für lediglich zwei Jahre von den Eisenbahnen verpflichtet und danach heimgeschafft werden. Aus diesem Grunde fällt es sehr schwer, sie zum Beitritt zu den Gewerkschaften zu bewegen.

Es ist nicht möglich, eine Gewerkschaftsversammlung ohne Anwesenheit von Vertretern der Polizei oder sonstigen Spitzeln der Regierung abzuhalten, und in der Tat müssen Gewerkschaftsführer oft nach öffentlichen oder sogar Zusammenkünften des Exekutivkomitees über die Tätigkeit Rechenschaft ablegen, wobei ihnen nahegelegt wird, sich anständig aufzuführen. In den beiden Rhodesien gibt es zwei separate afrikanische Verbände, sie haben jedoch beschlossen, sich zusammenzuschließen, und nach seiner Rückkehr wird eine allgemeine Konferenz einberufen werden, um die neuen Satzungen gutzuheißen und Funktionäre zu wählen. Gemäß den von der ITF erteilten Ratschlägen konnte ein Verband der Arbeiter im Straßentransport ins Leben gerufen werden, der seine Werbetätigkeit auch auf die afrikanischen Arbeiter auf den Flughäfen ausdehnt. Seit der Gründung der neuen Föderation von Rhodesien und Nyasaland fallen die Eisenbahnen in deren Zuständigkeitsbereich, und früher oder später würde der nordrhodesische Verband der Eisenbahngesetzgebung unterstellt werden.

Bei den rhodesischen Eisenbahnen sind ungefähr 20 000 afrikanische Arbeiter beschäftigt, und wenn den Führern die entsprechende gewerkschaftliche Schulung vermittelt würde, so könnten diese Arbeiter zum Kern einer sehr starken Gewerkschaft werden.

E. Robson (Kanadischer Verband der Eisenbahnangestellten) erklärt, sein Verband gehöre der ITF seit vielen Jahren an, und er hofft, daß er sich dieser Mitgliedschaft stets würdig erwiesen habe. Es ist ihm darum zu

tun, aktiv an der gewerkschaftlichen Erfassung der Transportarbeiter aller Länder, ungeachtet ihrer Hautfarbe, Rasse oder ihres Glaubensbekenntnisses, mitzuarbeiten.

Er hat in Kanada den Fortschritt von der siebentägigen Arbeitswoche mit 12stündigem Arbeitstag zur 5-Tage-Woche von 40 Stunden miterlebt. Es hat eine Zeit gegeben, in der gegen Arbeiter diskriminierende Maßnahmen ergriffen wurden, weil sie einer Gewerkschaft angehörten, aber diese Zeit ist vorbei, und er möchte Arbeitern in andern Ländern bei der Überwindung der gleichen Schwierigkeiten behilflich sein. Ein Problem ergibt sich aus jenen Leuten, die der Gewerkschaft nicht beitreten wollen, und dieses Problem hat die Gewerkschaft durch den „closed shop“ oder „union shop“ oder andere Methoden aus der Welt zu schaffen gesucht. Der Verband hat durch Anwendung seiner wirtschaftlichen Stärke eine zufriedenstellende Lösung dieses Problems gefunden, und die Eisenbahnen und andere Verkehrsbetriebe haben sich bereit erklärt, die Mitgliedsbeiträge der Gewerkschaft automatisch vom Lohn jedes Arbeiters abzuziehen. Sowohl Gewerkschafter als auch Nicht-Gewerkschafter bezahlen also ihre Mitgliedsbeiträge und können nach eigenem Ermessen beschließen, ob sie aktive Mitglieder der Organisation werden wollen oder nicht. Auf diese Weise verschafft sich der Verband etwas mehr Geld, und er kann sich keinen besseren Verwendungszweck für diese Mittel vorstellen, als den Transportarbeitern in den unterentwickelten Ländern behilflich zu sein, sich zu organisieren und sich einige der Vorteile zu eigen zu machen, die ihnen die Gewerkschaftsbewegung verschaffen kann.

Seine Organisation ist bereit und gewillt, mit der ITF und dem IBFG den Transportarbeitern oder, was das anlangt, allen Arbeitern Beistand zu leisten, und er hofft, daß ihm Gelegenheit geboten werden wird, an Aktionen dieser Art teilzunehmen.

Der Generalsekretär: Es freut mich, feststellen zu können, daß über die Aufgaben, die wir in den sozial weniger fortgeschrittenen Ländern zu bewältigen haben, allgemeine Übereinstimmung herrscht. Ich beabsichtige nicht, auf den Bericht zurückzukommen oder diese Frage in irgendwelchen Einzelheiten zu behandeln. Meines Erachtens ist es nicht mehr notwendig, bloß darauf hinzuweisen, daß wir mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln helfen werden, wo man unserer Hilfe bedarf, sondern es besteht die imperative Notwendigkeit, unseren Beistand in größerem Umfange zu gewähren, als es bisher der Fall gewesen ist.

Ich habe bereits auf unsere Pläne hingewiesen, als wir uns mit der regionalen Tätigkeit beschäftigten, und beide Fragen stehen naturgemäß in engem Zusammenhang. Als die internationale Gewerkschaftsbewegung ins Leben gerufen wurde, geschah dies selbstverständlich in der Absicht, den Gedanken zu verwirklichen, daß die Stärkeren den Schwachen helfen sollten, und in den vergangenen Jahren haben wir uns bemüht, zur Stärkung und Förderung der Gewerkschaften in rückständigen Ländern beizutragen. Aber Ihr werdet mit mir einig gehen, wenn ich sage, daß wir dies nur in sehr beschränktem Umfange getan haben. Unsere Hilfeleistung hat im Verhältnis zu den Mitteln gestanden, über die wir verfügen konnten, aber wir haben nicht über jene Mittel verfügt, die uns in die Lage versetzt haben würden, all das zu tun, was wir gerne getan hätten, und selbst heute sind wir nicht stark genug, um allen Gewerkschaften in den

rückständigen Ländern, die sehr schwach sind, auf wirksame Weise beizustehen; von den Ländern, wo überhaupt keine Gewerkschaftsbewegung besteht, gar nicht zu reden, und, wie ich bereits erklärt habe, vertritt unser Exekutivkomitee die Ansicht, daß wir diese Arbeit gemeinsam mit den übrigen Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG durchführen müssen.

Kollege Barash aus Israel hat betont, daß wir unsere Tätigkeit ausdehnen und intensivieren müssen. Ich bin überzeugt, daß alle Anwesenden ihm rückhaltlos zustimmen werden. In welchem Umfange es uns möglich sein wird, dies zu tun, wird von unseren Mitgliedsorganisationen abhängen und von den Beschlüssen, zu denen wir am Ende unserer Diskussion gelangen werden. Naturgemäß wird der Umfang unserer Arbeit von den Mitteln abhängen, die Ihr unserem Exekutivkomitee zur Verfügung stellen werdet. Die Dienste, die wir unseren schwächeren Kollegen in der ganzen Welt zu leisten in der Lage sein werden, hängen ausschließlich von Eurer Freigebigkeit ab, und ich hoffe, daß Ihr Euch so freigebig wie möglich erweisen werdet.

Wir werden, wie Kollege Barash ausführte, mit unseren Kollegen aus anderen Gebieten und Weltteilen Gedanken austauschen müssen. Wir werden Erfahrungen austauschen müssen, aber es ist nicht unsere Sache, ihnen genau zu sagen, was sie zu tun haben. Wir müssen konstruktive Gedanken vorbringen und Ratschläge erteilen, die sie ohne Zweifel ernsthaft erwägen werden, aber es muß ihnen überlassen bleiben, diese Ratschläge zu befolgen oder nicht zu befolgen, denn wie groß immer auch der Beistand sein möge, den wir ihnen anbieten können, handelt es sich doch um eine Arbeit, die sie selber leisten müssen. Wir können sie nicht für sie leisten. Wir können ihnen moralischen und materiellen Beistand zuteil werden lassen. Wir können ihnen mit Ratschlägen behilflich sein, und wir können Delegationen und Missionen in die ganze Welt entsenden, die sich eine gewisse Zeit an Ort und Stelle aufhalten können, um ihnen bei ihrer täglichen Arbeit behilflich zu sein, wie wir es, wie Ihr vom Kollegen Konkola aus Nordrhodesien gehört habt, im Interesse seines Verbandes und der gewerkschaftlichen Erfassung der Transportarbeiter in dem Weltteil, aus dem er stammt, getan haben. Aber bei meinen Besuchen der verschiedenen Länder, die wir hier erwähnen, habe ich immer wieder darauf hingewiesen, daß die dortigen Gewerkschaften die Verantwortung für 90 Prozent der Arbeit selber übernehmen müssen.

Kollege Bowman vom Britischen Landesverband der Eisenbahner leitete eine Diskussion über die Resolution in die Wege, die Euch noch nicht vorliegt. Ich weiß nicht, auf welche Weise er sie in die Hände bekommen hat. Sie liegt nunmehr dem Resolutionsausschuß zur Beratung vor, und Kollege Bowman ist dem Kongreß etwas voraus. Ich kann also hier auf keine Einzelheiten der Abänderungen, die er beantragt hat, eingehen. Wir werden abwarten müssen, bis die Resolution vom Resolutionsausschuß zurückkommt, aber dann wird Euch Gelegenheit geboten werden, sie zu diskutieren.

Was die Intervention des Kollegen Konkola betrifft, hat er den Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß die ITF bei der Errichtung einer einzigen Gewerkschaft für die Eisenbahner in den beiden Rhodesien behilflich sein sollte. Nun, hier handelt es sich um eine heikle Frage, denn wir wollen

uns nicht in die Art und Weise, wie die Arbeiter irgendeines Landes organisiert werden wollen, einmischen. Ihre Sache ist es, die Vorkehrungen zu treffen, die den gegebenen Umständen am besten angepaßt sind. Wir könnten zum Beispiel nicht etwa hier in Großbritannien sagen: Bitte, folgt unserem Rat und errichtet eine einzige Gewerkschaft für alle Eisenbahner. Das könnten wir nicht tun und würden es auch nicht tun wollen. Die angeschlossenen nationalen Gewerkschaften sind autonom. Nur dann, wenn wir um unseren Beistand ersucht werden, weil zwei oder drei Gewerkschaften sich zu einer einzigen Organisation vereinigen wollen und sich über Einzelheiten nicht einigen können, könnte die ITF die Ratschläge erteilen, um die sie gebeten wird. Aber wir können nicht den Versuch unternehmen, irgendeinem Land die Art und Weise, nach der sich die Transportarbeiter organisieren sollten, aufzuzwingen. Kollege Konkola weiß, daß wir uns bemüht haben, behilflich zu sein, und daß ein Übereinkommen zwischen den rhodesischen Eisenbahnern unmittelbar bevorsteht. Kollege Pounder, der im Namen der ITF und des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner eine Mission dorthin unternahm, hat in dieser Hinsicht einen sehr wertvollen Beitrag geleistet.

Kollege Konkola kann sich darauf verlassen, daß wir gewillt sind, was sein Land betrifft und das ganze Gebiet, aus dem er stammt, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung zu fördern, ihre Anerkennung durch die Arbeitgeber und Regierungen durchzusetzen und Kollektivvertragsverhandlungen einzuführen, damit dort eine wahrhaft demokratische Gewerkschaftsorganisation entstehe. In vielen Teilen der Welt besteht eine derartige Organisation nicht. In vielen Weltteilen, und nicht nur in den rückständigen Ländern, gibt es Regierungen, deren Ansichten über die Gewerkschaftsbewegung nicht sehr demokratisch sind und die Schritte unternommen haben, um ihre Entwicklung zu behindern.

Nun, Herr Vorsitzender, abschließend möchte ich folgendes feststellen: Afrika, ganz Asien und ganz Südamerika bedürfen unseres unmittelbaren Beistandes. In Zusammenarbeit mit den übrigen Internationalen Berufssekretariaten und dem IBFG und nötigenfalls allein werden wir Regionalbüros errichten müssen. Wir werden erfahrene Gewerkschafter nach jenen Teilen der Welt entsenden müssen, und wo Büros eingerichtet werden können, sollten sie so weitgehend wie möglich der Leitung von Einwohnern des betreffenden Landes oder Gebietes unterstellt werden, obwohl wir eventuell einen Berater auf längere Zeit dorthin schicken müßten, damit sie aus unseren Erfahrungen und den Ratschlägen, die wir wahrscheinlich erteilen können, profitieren können. Wir werden uns möglicherweise längere Zeit an Ort und Stelle aufhalten und unseren Beistand gewähren müssen. Ich denke dabei nicht an Monate, sondern an Jahre, denn Ihr werdet einsehen, daß es gewisse Teile der Welt gibt, in denen sich ein hundertprozentiger Erfolg vielleicht nicht einmal in den nächsten 25 Jahren einstellen wird.

So liegen die Dinge heute. Trotz aller Schwierigkeiten, denen wir uns gegenübersehen, müssen wir unsere Arbeit fortsetzen und tun, was zu tun ist, einerlei ob wir vorläufig Erfolge verzeichnen oder Rückschläge. Was mich betrifft, bezweifle ich jedoch nicht, daß schon heute konstruktive Arbeit geleistet werden kann und wenn Euch die Resolution mit oder ohne Abänderung vorgelegt wird, hoffe ich, daß Ihr ihr rückhaltlos zustimmen

werdet und daß die Beschlüsse, zu denen Ihr gelangen werdet, die Ergebnisse zeitigen werden, die wir erwarten.

Abschließend möchte ich noch auf die Rede des Kollegen Robson zurückkommen. Es war eine Rede, wie man sie von jedem einzelnen von Euch erwarten könnte, aber ich weiß den Geist seiner Ansprache, die er im Namen unserer kanadischen Kollegen gehalten hat, sehr zu schätzen und hoffe, daß sie allen Delegierten als Beispiel dienen wird.

Die französischen Delegierten haben, glaube ich, den Eindruck gewonnen, daß es sich um eine Hilfeleistung für die Dauer von 25 Jahren handelt. Es wird sich nicht um ein paar Wochen oder Monate handeln, sondern es kann durchaus möglich sein, daß dieser Beistand auf Jahre hinaus gewährt werden muß. Ich wollte jedoch lediglich klarstellen, daß wir in gewissen Teilen der Welt mit vollentwickelten Gewerkschaften nicht vor etwa 25 Jahren rechnen können.

Der Amtierende Präsident: Wir sind nunmehr am Ende unserer Diskussion über das Dokument angelangt, das sich auf die freien Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern bezieht. Billigt der Kongreß diesen Bericht?

Der Kongreß billigt den Bericht.

Freie Gewerkschaften im Exil

Der Amtierende Präsident: Wie ich bereits früher erwähnt habe, ist Kollege Bialas von der Internationalen Zentrale Freier Gewerkschafter im Exil eingetroffen, und ich erteile ihm hiermit das Wort.

F. Bialas: Herr Präsident und Kollegen! Ich betrachte es als Ehre und Vorrecht, im Namen der Internationalen Zentrale Freier Gewerkschafter im Exil, deren Hauptsitz sich in Paris befindet, zu Euch einige Worte sprechen zu dürfen. Die Organisation, die ich als Vorsitzender ihres Exekutivkomitees vertrete, zählt zu ihren Mitgliedern die Führer der Freien Gewerkschaften von Bulgarien, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, die Tschechoslowakei, Ukraine und Jugoslawien im Exil. Alle diese Länder befinden sich heute unter dem Joch der kommunistischen Unterdrücker. Die Freiheit ist vernichtet worden, alle demokratischen Einrichtungen und Organisationen liquidiert, und die Gewerkschaften bestehen nur dem Namen nach weiter als Teil der Maschinerie der Polizei, der Unterdrückung und Ausbeutung.

Die Arbeitnehmerschaft ist einem Regime der Ausbeutung zum Opfer gefallen, das sich auf ein geheimes Netz von Spitzeln und Spionen stützt und in allen unseren Ländern gibt es Konzentrationslager.

Ich weiß, daß ich Euch nicht auseinandersetzen muß, was ein kommunistisches Regime bedeutet, und daß Ihr Euch ein klares Bild von dem Leben unserer Kollegen und Brüder hinter dem Eisernen Vorhang machen könnt. Ich weiß auch, daß viele von Euch aktiv und auf wirksame Weise am Kampf gegen den Kommunismus teilnehmen.

Es ist mir eine große Ehre, auf dem Kongreß einer Organisation wie die ITF eine Rede halten zu dürfen, die in der internationalen freien und demokratischen Gewerkschaftsbewegung eine Schlüsselstellung einnimmt, die einen so wesentlichen Anteil am Kampf für soziale Gerechtigkeit, Freiheit und Demokratie nimmt, und die wahre Verkörperung der glänzen-

den Tradition des Kampfes um die Menschenwürde darstellt. Die ITF hatte jahrelang gegen Nationalsozialismus und Faschismus gekämpft und führt heute einen unablässigen Kampf gegen den Kommunismus und alle anderen Formen der Unterdrückung.

Sie hat neuerlich durch die Aufnahme der Verbände der estländischen und polnischen Seeleute, die infolge der gegenwärtigen politischen Lage nicht auf Schiffen unter ihren Heimatflaggen fahren können, ihr Verständnis für die Bedürfnisse der Unterdrückten und ihre Hilfsbereitschaft bewiesen.

Im Namen der Arbeiterschaft der Länder, die ich hier vertrete, überbringe ich herzliche Grüße und Glückwünsche für den Erfolg Eurer Organisation. Ich versichere Euch, daß unsere Kollegen trotz Terror und Unterdrückung unablässig für die ideologischen Grundsätze kämpfen, die die Euren sind und Euch bei Eurer Arbeit als Richtlinien dienen. Sie werden den Kampf nicht aufgeben und den Grundsätzen der internationalen Solidarität der Arbeiterklasse treu bleiben.

Sie sind überzeugt, daß die Zeit kommen wird, wo der Alpdruck der kommunistischen Tyrannei ein Ende findet, sie sind überzeugt, daß Freiheit und Demokratie und Achtung der Rechte des Menschen am Ende triumphieren werden.

Es ist unser fester Glaube, daß unsere Länder schließlich zur großen Familie der freien Länder zurückkehren werden und daß unsere Organisationen der Arbeitnehmerschaft wieder ihren Platz als aktive Mitglieder der mächtigen, demokratischen, internationalen freien Gewerkschaftsbewegung einnehmen werden. Dann werden wir gemeinsam in Freiheit und Frieden für die Wohlfahrt der gesamten Menschheit arbeiten können.

Der Amtierende Präsident: Kollege Bialas, ich bin überzeugt, daß ich die einmütige Auffassung des Kongresses zum Ausdruck bringe, wenn ich Dir für Deine tapferen, hoffnungsvollen Worte den Dank ausspreche. Auch wir bezweifeln nicht, daß der Tag kommen wird, wo Du wieder frei und aktiv unter uns arbeiten können wirst, wie so viele Deiner Kollegen es taten, ehe das Unglück über Eure Heimatländer hereinbrach. Lasse Dich durch nichts abschrecken, Kollege Bialas, und arbeite unablässig weiter. Die Sache, für die Du kämpfst, wird am Ende triumphieren.

Wahl des Generalrates

Nun übernimmt Kollege Deakin wieder den Vorsitz. (12.30 Uhr.)

Der Präsident: Der nächste Punkt der Tagesordnung bildet das Dokument, das die Vorschläge der Exekutive über die Zusammensetzung des Generalrats enthält.

Es handelt sich um das folgende Dokument:

Zusammensetzung des Generalrates

Das Exekutivkomitee schlägt die folgende Zusammensetzung des Generalrates vor:

Europa	Sitze
Großbritannien	4
(1) Deutschland (Eisenbahner)	2
(1) Deutschland (Transportarbeiter)	2
Schweden	1
(1) Frankreich	1
(1) Italien, Triest	1
(1) Griechenland, Israel, Libanon	1
(1) Spanien	1
Belgien, Holland, Luxemburg	3
Dänemark, Norwegen, Finnland, Island, Estland, Irischer Freistaat	3
Österreich, Schweiz, Saar	3
Nordamerika	
Kanada	1
USA	4
Lateinamerika	
(1) (2) Argentinien, Chile, Uruguay, Mexiko, Kuba, Trini- dad, Ecuador, Britisch Guayana, St. Lucia (1 Sitz für Kuba bestimmt, der andere offen)	2
Asien	
(1) (2) (3) Indien, Ceylon, Kenya	1
(2) Japan	1
(3) Pakistan	1
Australasien	
(1) (2) Australien, Neuseeland	1
	33

In jenen Fällen, in denen den Namen der Länder eine Kennziffer vorangeht, gelten die gleichen Bedingungen wie in Stockholm, nämlich:

- (1) Die vorgeschlagene Vertretung der betr. Länder oder Ländergruppen bedarf eines besonderen Beschlusses des Kongresses. Dies trifft lt. Artikel VII (3) auf Deutschland zu, um nur zwei Organisationen die Entsendung von vier Vertretern zu gestatten; in den übrigen Fällen, um trotz kleinerer Mitgliederzahlen als den in Art. VII (5 und 6) angeführten die vorgeschlagenen Vertretungsbefugnisse zu gewähren.
- (2) In diesen Fällen ist die Zustimmung des Exekutivkomitees zur Bezahlung der gesamten oder eines Teils der mit der Entsendung von Vertretern zu Sitzungen des Generalrats verbundenen Kosten erforderlich (angesichts der hohen Kosten und eines verhältnismäßig niedrigen Mitgliedsbeitrags).
- (3) Würde nach Zustimmung des Exekutivkomitees in Kraft treten, vorausgesetzt daß ein symbolischer Mitgliedsbeitrag bezahlt wird.

Z. V. Barash (Israelischer Eisenbahnerverband) erhebt einen Einwand gegen die Zusammenfassung von Israel und Griechenland in einer Gruppe zum Zwecke der Vertretung im Generalrat. Seine Organisation hat das Exekutivkomitee um einen Sitz im Generalrat ersucht, weil sie der Ansicht war, daß kleine Länder, die keiner Regionalgruppe angehören, auch vertreten sein sollten. Wenn ihr jedoch kein Sitz im Generalrat zugewiesen würde, hätte es keinen Zweck, sie in eine europäische

Gruppe einzubeziehen. Sie hätte genau so gut in der Gruppe der Länder des Mittleren Ostens bleiben können.

Der Generalsekretär erläutert, Israel sei mit Griechenland in einer Gruppe vereinigt worden, weil den Bestimmungen der Satzungen über die Anzahl der Mitglieder, die eine Gruppe zwecks Vertretung im Generalrat aufweisen müsse, Genüge getan werden müßte.

M. L. Benghozzia (Tunesischer Eisenbahnverband) erklärt sich ebenfalls mit dem Vorschlag des Exekutivkomitees über die Zusammensetzung des Generalrats nicht einverstanden. In welche Gruppe gehört denn Tunesien eigentlich? Es hatte ersucht, Tunesien einen Sitz im Generalrat einzuräumen, weil auf diese Weise die Vertretung Afrikas gewährleistet worden wäre. Aber anscheinend sollte jetzt die Türe verschlossen werden. Er ersucht den Kongreß erstens, ihm mitzuteilen, welcher Gruppe Tunesien angehört und zweitens, Tunesien einen Sitz im Generalrat einzuräumen.

Der Generalsekretär erklärt, es sei nicht möglich, Tunesien einen Sitz im Generalrat zuzuweisen, ohne gegen die Bestimmungen des Artikels VII der Satzungen zu verstoßen, die sich auf die Bedingungen für die Mitgliedschaft des Generalrats beziehen. Bei der Einbeziehung von Tunesien in eine Gruppe von Ländern hatte sich das Exekutivkomitee einer einigermaßen heiklen Aufgabe gegenübergesehen. Das Exekutivkomitee hatte es vorgezogen, Tunesien in keine Gruppe einzubeziehen, da es sich den Umstand vor Augen hielt, daß dieses Land in einem späteren Zeitpunkt einer besonderen Gruppe in Vertretung Afrikas oder Nordafrikas angehören würde, wo man später mit dem Beitritt weiterer Organisationen rechnet. Das Exekutivkomitee würde diese Angelegenheit jedoch weiterhin prüfen, um zu untersuchen, ob es nicht möglich wäre, anläßlich des nächsten Kongresses der ITF in dieser Hinsicht etwas zu unternehmen.

M. L. Benghozzia (Tunesischer Eisenbahnverband) anerkennt zwar die Notwendigkeit der Einhaltung der Bestimmungen der Satzungen, erinnert jedoch daran, daß in Stockholm 1952 eine Änderung der Satzungen stattgefunden habe. Das afrikanische Problem ist akut und der IBFG und die Internationalen des Personals Öffentlicher Dienste und des PTT-Personals haben auch afrikanische Sektionen eingerichtet. Der Kampf gegen die kommunistische Bedrohung in Afrika ist von überragender Bedeutung und man müßte sich auch mit dem arabischen Problem auseinandersetzen. Eine Vertretung Afrikas sei unbedingt erforderlich.

Der Präsident: Kollege Benghozzia hat sich mit der Einhaltung der Bestimmungen der Satzungen einverstanden erklärt. Es liegt auf der Hand, daß an diesem Grundsatz nicht gerüttelt werden kann. Dem Gedanken, jedem Lande, das auf Grund der Satzungen für Mitgliedschaft des Generalrats in Betracht kommt, darin einen Sitz einzuräumen, steht man mit größtem Wohlwollen gegenüber.

In Anbetracht der Zusicherung, daß sich das Exekutivkomitee neuerdings mit diesem Problem beschäftigen werde, um ausfindig zu machen, ob anläßlich des nächsten Kongresses eine Lösung gefunden werden

könnte, möchte ich vorschlagen, daß der Kongreß sich mit den im vorliegenden Dokument enthaltenen Vorschlägen einverstanden erklärt. Ist dies der Fall?

Der Kongreß stimmt dem Vorschlag des Präsidenten zu.

Donnerstag, 22. Juli 1954

NACHMITTAGSSITZUNG

Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden

Der Kongreß nimmt am Nachmittag seine Arbeit wieder auf und **der Präsident** eröffnet die Diskussion über Punkt 10 der Tagesordnung „Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampf für Demokratie und Frieden“. Er erteilt Kollegen Benghozzia das Wort.

M. L. Benghozzia (Tunesischer Eisenbahnverband) erklärt, die Bedeutung der Rolle, die die Transportarbeiter der ganzen Welt im Kampf für Demokratie, Freiheit und Frieden spielen und weiterhin spielen werden, könne nicht hoch genug eingeschätzt werden. In vielen Teilen der Welt sind Kräfte am Werk, die versuchen, den Frieden zu stören und Formen der Regierung einzurichten oder ihr Weiterbestehen zu gewährleisten, die allgemein verurteilt werden. Obwohl seine Organisation von der Gefahr und Sinnlosigkeit des Faschismus und Kommunismus aufs tiefste überzeugt ist, hält sie es ebenso für ihre Pflicht, auf die nicht weniger großen und ebenso unmittelbaren Gefahren der kolonialen Unterdrückung hinzuweisen, gegen die der 3. Weltkongreß des IBFG energisch Stellung genommen hatte.

Der tunesische Gewerkschaftsbund, die Landeszentrale, nimmt unmittelbaren Anteil am Kampf gegen die Unterdrückung, die den Boden Tunesiens in den vergangenen drei Jahren mit Blut bespritzt hat. Die tunesische Gewerkschaftsbewegung sieht sich einem schändlichen Regime der wirtschaftlichen Ausbeutung gegenüber und ihr Kampf gegen dieses Regime folgt der Tradition des klassischen Kampfes der Arbeiterklasse für Freiheit und materielle Wohlfahrt der Arbeiter und dem der großen internationalen Transportarbeiterföderation und des IBFG für sozialen Fortschritt, Gerechtigkeit und Frieden.

In Nordafrika, einem sehr wichtigen Weltteil, führt die Gewerkschaftsbewegung einen harten Kampf gegen ein Regime, das ihr aufgezwungen worden ist und dem Einfluß totalitärer Ideologien Tür und Tor öffnet. Der Kampf ist hart, weil die Gewerkschaftsbewegung die Arbeitnehmerschaft vor der Bedrohung durch diese Ideologien und durch Fanatismus und Feudalismus schützen will. Aus allen diesen Gründen muß die tunesische Gewerkschaftsbewegung immer stark genug sein, um gegen diese Einflüsse Stellung nehmen zu können. Er richtet deshalb an die ITF das dringende Ersuchen, den tunesischen Arbeitern weiterhin ihren Beistand zu gewähren und ihnen bei ihrem Kampf um Freiheit und um Errichtung eines autonomen Regimes wachsam und aktiv zur Seite zu stehen, das auf den Grundsätzen der Demokratie und der Gerechtigkeit, Sicherheit und Frieden für alle beruhen würde.

Er ist überzeugt, daß die ITF im Kampf der nicht selbständigen Völker eine entscheidende Rolle spielen kann und möchte die Zusicherung erhalten, daß die ITF den Problemen dieser Völker, die ihr Vertrauen und ihre Hoffnung in die freie Gewerkschaftsbewegung setzen, eine stetig zunehmende Aufmerksamkeit zuwenden werde.

D. Bowman (Britischer Landesverband der Eisenbahner) erklärt, er habe gehofft, daß Kollege Campbell anwesend sein würde, um das vorzubringen, was er jetzt vorzubringen beabsichtige. Der Bericht, mit dem sich der Kongreß jetzt beschäftigt, enthält die Bemerkung, daß „die Zeit vorbei sei, wo man die Wahl treffen könnte, ob Deutschland wieder aufrüsten sollte oder nicht“. Der Britische Landesverband der Eisenbahner könne sich einer derartigen Erklärung unmöglich anschließen. Er glaubt nicht, daß die Zeit vorbei sei, wo man die Wahl zwischen Wiederaufrüstung Deutschlands oder keiner Wiederaufrüstung treffen könne. Er vertritt die Ansicht, daß der Augenblick gekommen ist, in dem man auf das ernsthafteste erwägen sollte, ob nicht Anstrengungen im Hinblick auf die Wiedervereinigung Deutschlands unternommen werden sollten.

Anläßlich des Kongresses des Landesverbandes der Eisenbahner, der vorige Woche zu Ende ging, war eine Resolution gebilligt worden, der zufolge „das Projekt der Wiederaufrüstung Westdeutschlands beim Landesverband der Eisenbahner Bestürzung hervorgerufen hat“. Der Verband ist gegen jede Wiederaufrüstung Deutschlands und verlangt, daß weitere Versuche unternommen werden sollen, um ganz Deutschland zu vereinigen. Die Resolution war mit nur zwei Gegenstimmen gebilligt worden und bringt daher im wesentlichen die Gefühle und Gedanken der breiten Masse der Eisenbahner Großbritanniens zum Ausdruck.

Er ist der Ansicht, daß der soeben in Indochina geschlossene Frieden eventuell die Grundlage für weitere Versuche auf einer Zusammenkunft der Großmächte bilden könnte, die Wiedervereinigung Deutschlands auf der Grundlage der Einigkeit der Großmächte herbeizuführen. Er ersucht den Kongreß, sich diesen Abschnitt nochmals zu überlegen und so umzuarbeiten, daß er die Forderung nach weiteren Anstrengungen im Hinblick auf die Wiedervereinigung Deutschlands enthält.

J. Haworth (Britischer Verband der Angestellten der Verkehrsbetriebe) erklärt, sein Verband sei für den Bericht in seiner gegenwärtigen Fassung. Er möchte die Anerkennung seines Verbandes dafür zum Ausdruck bringen, daß in dem Bericht eine Erklärung über die Wahl abgegeben wird, die die Länder des Westens zu treffen haben. In vielen europäischen Ländern bestehen geteilte Meinungen über die Frage der Wiederaufrüstung Deutschlands und er beabsichtigt keineswegs, die internen Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Arbeiterbewegung Großbritanniens vor das Forum des Kongresses zu bringen. Seines Erachtens ist der Abschnitt, gegen den der Delegierte des Landesverbandes der Eisenbahner Einwände erhebt, so sorgfältig abgefaßt worden, daß seine Einbeziehung in den Bericht gerechtfertigt erscheint und er hofft, daß der Kongreß der Streichung dieses Abschnittes nicht zustimmen wird. Die Wiederaufrüstung Deutschlands gehe östlich des Eisernen Vorhangs bereits vor sich, und er hätte gern zu den Einwänden Stellung genommen, die von seiten jener kommen, die so entschieden gegen jeden Versuch der Wiederaufrüstung Deutschlands sind. Die einzige wirkliche

Meinungsverschiedenheit herrscht über die Frage, unter wessen Auspizien die Wiederaufrüstung erfolgen sollte. Sollte sie unter denen der EVG oder der NATO erfolgen oder sollte es eine Wiederaufrüstung ohne jegliche Überwachung, Hilfe oder Beistand von seiten irgendeiner der Westmächte und ohne irgendwelche Kontrolle oder Vereinbarung sein. Er persönlich hält die EVG für die beste Methode. Falls sich die Opposition gegen die EVG in Frankreich und Deutschland durchsetzt, käme als Alternative die NATO in Betracht. Dies würde seines Erachtens eine Wendung zum Schlechteren darstellen; er hält die EVG für viel besser als die NATO, aber darum geht es eben bei den internen Meinungsverschiedenheiten. Er kann sich vorstellen, daß die deutschen Kollegen die NATO der EVG vorziehen würden, aber das sei eben ihre Ansicht.

In dem Abschnitt, der erwähnt worden ist, wird weder zugunsten der EVG noch der NATO Stellung genommen. Tatsächlich besagt dieser Abschnitt, und er hofft, daß alle seiner Ansicht zustimmen werden, daß die westdeutschen Kollegen ermutigt werden sollten, sich den übrigen Ländern Westeuropas zum Zwecke der Verteidigung gegen einen eventuellen Angriff anzuschließen. Man beabsichtigt keine Offensive, sondern es wird lediglich der Wunsch zum Ausdruck gebracht, im Falle eines Angriffes vorbereitet zu sein, und was sich bereits in der Tschechoslowakei, Polen und den drei Baltischen Staaten ereignet hat, muß jedermann mit Furcht vor der Möglichkeit eines weiteren Angriffes von der anderen Seite des Eisernen Vorhangs erfüllen. Den deutschen Kollegen möchte er lediglich sagen: „Wir sind auf eurer Seite. Wir möchten, daß ihr gemeinsam mit uns versucht, jedem weiteren Angriff von der östlichen Seite des Eisernen Vorhangs vorzubeugen, und falls es dazu kommt, halten wir alle zusammen.“ Die Alternative sei zu furchtbar, um überhaupt erwogen zu werden.

Warum ist kein Übereinkommen erzielt worden? Weil sich Molotow geweigert hat, irgendwelchen Bedingungen zuzustimmen, die es Deutschland ermöglicht hätten, freie Abstimmungen über die Art der Verfassung abzuhalten, die das deutsche Volk für ein geeintes Deutschland wünscht. Die Leute, die von einem geeinten Deutschland reden, bemühen sich, jeglichen Versuch einer Stärkung Deutschlands zu verhindern. Wenn es in dem Bericht heißt, man könne nicht mehr die Wahl treffen, ob Deutschland wiederaufrüsten sollte oder nicht, handelt es sich um eine Feststellung vollendeter Tatsachen. Ich glaube, damit sollten wir uns abfinden und es ist viel besser, wenn wir uns als Freunde mit dieser Situation auseinandersetzen, als zu sagen: „Wir wollen mit euch nichts zu tun haben. Wir verzichten auf eure Freundschaft. Wir machen euch zu einem Paria unter den Nationen.“ Ich glaube, der Bericht ist vernünftig und in Anbetracht der gegenwärtigen Lage Europas hoffe ich, daß der Kongreß den Bericht billigen wird.

Hans Jahn (Eisenbahnergewerkschaft Deutschlands):

Werter Herr Vorsitzender! Werter Kongreß!

Nur wer die Freiheit und die Demokratie verloren hat, weiß sie zu schätzen! Wir deutschen Arbeiter hatten sie von 1933 bis 1945 verloren. In diesem Saal sitzt eine Reihe von Freunden, die wissen, daß wir in Deutschland, wenn auch nur ein kleines Häuflein, so doch unter Einsatz unseres Lebens versucht hatten, Freiheit und Demokratie für unser Land

und Volk zu retten. Das ist uns nicht gelungen. Niemand bedauert das mehr als ich. Heute haben wir ein Erbe zu verwalten, das mit dem furchtbaren Namen „Hitler“ zu überschreiben ist.

Deutschland ist durch den Eisernen Vorhang geteilt; in Westdeutschland herrscht ein demokratisches, in Ostdeutschland ein diktatorisches Regime. In der sogenannten „Deutschen Demokratischen Republik“, im Osten Deutschlands, werden Konzentrationslager aufrechterhalten, die in ihren Auswirkungen fürchterlicher sind, als die Konzentrationslager Hitlers. Wir fühlen uns deshalb verpflichtet, vom Westen Deutschlands aus ständig den Versuch zu unternehmen, den Geist der Freiheit und der Demokratie bei unseren Brüdern und Schwestern in Ostdeutschland aufrechtzuerhalten.

Die deutschen Arbeiter in Berlin wurden kurz nach 1945 gewerkschaftlich im sogenannten „Freien Deutschen Gewerkschaftsbund“ zusammengefaßt. Dieser „Freie Deutsche Gewerkschaftsbund“ ist eine Staatsgewerkschaft, die mit Demokratie nichts zu tun hat. Die Arbeiter Berlins strebten daher danach, sich eine eigene demokratische Gewerkschaftsbewegung zu schaffen. Das gelang, mit Ausnahme für die Eisenbahner. Die Eisenbahner in Gesamtberlin, sowohl Ost wie West, unterstehen der Sowjetischen Militäradministration. Diese SMA verbot den Eisenbahnern die Gründung einer eigenen demokratischen Gewerkschaft. Dieses Verbot veranlaßte unsere Eisenbahner in Berlin, sich die Koalitionsfreiheit durch Kampf zu erringen. Im Jahre 1949, am 21. Mai, traten die Eisenbahner von Berlin in den Streik, der erst am 29. Juni beendet werden konnte. Am Ende des Kampfes aber stand die errungene Koalitionsfreiheit, erkämpft gegen die damals stärkste Militärmacht der Welt. Daraus ziehe ich eine Schlußfolgerung: „Soziale Kraft, einig und geschlossen und zielbewußt geführt, ist im gegebenen geschichtlichen Augenblick stärker als militärische Macht.“

Aus dieser Erkenntnis heraus sind wir bestrebt, mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln den geistigen Widerstand gegen die Diktatur des Ostens aufrechtzuerhalten, als Voraussetzung für einen eventuell notwendig werdenden aktiven Widerstand. Dazu haben wir von Westdeutschland aus seit 1949 eine kleine illegale Zeitung, „Die Stimme der Freiheit“, nach der Sowjetzone eingeschleust. Sie wird dort in 75 000 Exemplaren verbreitet und hält den geistigen Widerstand gegen die Diktatur des Ostens aufrecht.

Wir stellen fest, daß die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen in der Sowjetzone Deutschlands bis zu einer erschreckenden Höhe getrieben worden ist. Rechte der Arbeiterschaft, wie sie in demokratischen Ländern selbstverständlich sind, existieren in der Sowjetzone Deutschlands nicht mehr. Es besteht die Gefahr, daß auch der Wille zur Freiheit und zur Demokratie zum Erliegen kommen kann. Wir waren deshalb der Auffassung, unsere Aktion mit der „Stimme der Freiheit“ nach dem Osten hin verstärken zu müssen. Ich glaube nicht zuviel zu sagen: Der 16. und 17. Juni des vergangenen Jahres sind mit zurückzuführen auf diese unsere Aktion in der Sowjetzone. Der 16. Juni war in Berlin ein spontaner Akt, als die 81 Bauarbeiter in der Stalinallee ihre Arbeitsstellen verließen, weil sie die Normenerhöhung nicht mehr ertragen wollten. Als die 81 Bauarbeiter auf ihrer Arbeitsstelle zusammentraten, um ihren Betriebsrat nach dem Regierungsgebäude der Herren Pieck und Grotewohl

zu entsenden, erklärte einer der Vertrauensleute: „Wenn ich nicht wieder zurückkomme, sorgt bitte für Frau und Kind.“ Daraufhin haben alle 81 dann den Marsch zum Regierungsgebäude angetreten, und, wie der Schneeball sich zur Lawine gestaltet, sind die Menschen auf der Straße dem Zug gefolgt und haben zu Tausenden für Freiheit und Demokratie demonstriert. War der 16. Juni ein Tag der Spontaneität, so war der 17. Juni zum Teil schon ein Tag der Organisation, als in 274 Orten der Sowjetzone die Arbeiter auf die Straße gingen, um für Freiheit und Demokratie zu kämpfen. Nun hat jedes Diktaturregime seine Prätorianergarde; Hitler hatte seine SS und Stalin, der damals noch lebte, seine Panzertruppe. Es sind uns Berichte zugegangen, zum Beispiel aus Leipzig, meiner Heimatstadt, daß die russische Infanterie aufmarschiert war, um die demonstrierenden Arbeiter Leipzigs niederzuschlagen. Als jedoch die Leipziger Arbeiter zu Tausenden mit der roten Fahne und die Internationale singend ihnen entgegenmarschierten, haben die russischen Infanteristen Salut geschossen. Sie wären gewiß bereit gewesen, sich mit den deutschen Arbeitern zu verbrüdern, die mit ihrem eigenen Symbol und ihrem eigenen Gesang ihnen entgegenmarschierten, wenn nicht die Panzertruppe am späten Nachmittag dann doch das Feuer auf die Leipziger Arbeiterschaft eröffnet und damit den Aufstand niedergeschlagen hätte.

Ich habe das Gefühl, liebe Freunde, daß wir Deutschen hier und da — ob zu Recht oder zu Unrecht — doch noch mit einem gewissen Maß an Mißtrauen betrachtet werden. Das ist verständlich nach all dem, was unter der Hitlerherrschaft vorgefallen ist. Niemand versteht das mehr als wir. Aber heute noch sitzen in der Sowjetzone 2000 Eisenbahner in Gefängnissen und Konzentrationslagern, die am 17. Juni des vergangenen Jahres für Freiheit und Demokratie demonstriert und damit auch für Euch gekämpft und geopfert haben. Diese Opfer des Kampfes können und werden wir nicht im Stich lassen. Heute noch kommen Versprengte, die, um ihr Leben zu retten, sich aus dem Osten absetzen, zu uns nach dem Westen. Über Einzelheiten kann ich hier nichts aussagen, da das lange Ohr der GPU, des Staatssicherheitsdienstes von Malenkow, auch in diesem Saale ist. Bis zum 1. April dieses Jahres hat meine Organisation an die Opfer des Kampfes für Freiheit und Demokratie 720 000 DM, das sind 63 000 Englische Pfund oder 175 000 Dollar, an Unterstützungen ausgezahlt. Wir wären nicht wert, daß uns die Sonne bescheint, würden wir nicht alles tun, diesen tapferen Leuten zu helfen, dann, wenn die Not am größten ist.

Verehrte Freunde! Bei der Deutschen Reichsbahn in der Sowjetzone sind von rund 290 000 Beschäftigten 81 000 Frauen. Der Prozentsatz der beschäftigten Frauen ist deshalb so hoch, weil die jüngeren Eisenbahner hochprozentig zur sogenannten Volkspolizei dienstverpflichtet werden. Man kann sagen, diese Dienstverpflichtungen zur Vopo sind die Grundlagen der neuen Kader der Armee der Sowjetzone; mit anderen Worten, ein Teil der Wiederaufrüstung im Osten Deutschlands. Wir stellen diese Tatsache mit Bedauern fest. Aber lassen Sie mich in diesem Zusammenhang eines ganz offen sagen: Jeder Angriff auf die Freiheit und die Demokratie wird von uns mit allen Mitteln und in jeder Form zurückgewiesen werden. Wir wünschen nur nicht, daß ehemalige Nazigeneräle wieder Kommandogewalt über deutsche Truppen erhalten. Wir fordern

vielmehr, daß, wenn schon Deutschland wieder Soldaten stellen muß, diese neuen Wehrmachtsteile unter demokratischer Kontrolle stehen. Ich wiederhole: Freiheit und Demokratie werden von uns verteidigt, und ich möchte bitten, zur Kenntnis zu nehmen, daß wir bei einem Angriff auf diese nicht mit den Händen in der Tasche aktionslos beiseite stehen werden.

Und nun etwas Grundsätzliches. Die Menschheit von heute lebt im Zeitalter der Atomzertrümmerung. Sie steht vor zwei Alternativen. Entweder sie zerstört sich selbst, oder sie beginnt ein neues Leben. Den Atomwissenschaftlern ist die Kontrolle über ihre wissenschaftlichen Ergebnisse aus der Hand geglitten. Sie fürchten die Explosionen ihrer neuesten Forschungen, weil die Kettenreaktion der Wasserstoff- oder der Kobaltbombe alles organische Leben töten würde. Unsere Freunde aus Indien, aus Japan und Indochina haben uns ein Lied von diesem Tod gesungen. Die Atomkrankheit äußert sich dadurch, daß die 3000 bis 4000 Blutkörperchen pro Kubikmillimeter sich auf 200 bis 300 Blutkörperchen verringern. Atomkranke zu heilen, erfordert tägliche Bluttransfusionen. Wo aber soll das Blut zur Bluttransfusion herkommen, wenn alle Menschen atomkrank sind? Das besagt, wenn morgen ein neuer Krieg ausbricht, besteht die Gefahr, daß das gesamte organische Leben auf diesem Erdball und damit auch die Menschen ausgelöscht werden. Wer will die Verantwortung für den Beginn des Endes dieser Welt übernehmen?

Beachten Sie bitte, daß Europa nicht mehr der Nabel der Welt ist. Der gelbe Mann saß bereits mit in Genf. Indien, China und Asiatisch Rußland beherbergen rund 1 Milliarde Menschen von den 2,3 Milliarden Menschen auf dem Erdball überhaupt. Wenn das Durchschnittsalter dieser Milliarde Menschen in den von mir angezogenen drei sozial zurückgebliebenen Ländern 40 Jahre ist, dann heißt das militärisch gesprochen: 1 Jahrgang zählt 25 Millionen Menschen; die Hälfte von diesen 25 Millionen sind männlichen, die andere Hälfte weiblichen Geschlechts. Damit wäre 1 Jahrgang $12\frac{1}{2}$ Millionen Männer, und bei 10 Jahrgängen wäre eine Armee von 125 Millionen Menschen möglich. Setzen wir 20 Prozent kriegsdienstuntaugliche und in der Rüstungsindustrie beschäftigte Männer ab, dann verbleiben 100 Millionen Menschen oder aber — wiederum militärisch gesprochen — 8125 Divisionen zu je 12 500 Mann. Wenn diese Masse in Bewegung kommt — und sie könnte nur in Richtung Europa in Bewegung kommen —, wer könnte sie aufhalten? Nur die Wasserstoff- oder die Kobaltbombe, und das heiße: Zertrümmerung dieser Welt.

Mir drängt sich die Frage auf: Sind diese Milliarde Menschen im Osten dieser Welt Kommunisten aus Überzeugung? Ich sage nein. Sie sind Kommunisten aus Hunger. Unsere Freunde aus Indien haben uns darüber informiert, welche sozialen Notstände in diesem Teil der Welt bestehen. Deshalb glaube ich, sagen zu müssen: Gebt diesen Völkern ein Stück Brot zu fressen, und der rote Terror hat Waffen, aber keine Soldaten. Welche Folgerungen haben wir als Gewerkschaftler aus diesem Tatbestand zu ziehen? Wir haben dafür zu sorgen, daß der Lebensstandard dieser Völker gehoben wird. Und es schmerzt mich auf das tiefste, wenn ich immer wieder lesen und hören muß, daß auf den Konferenzen der Staatsmänner immer nur das militärische Problem, niemals aber das soziale Problem behandelt wird. Wir sollten uns dafür einsetzen, daß bei allen kommenden Verhandlungen die Frage der militärischen Abrüstung be-

handelt wird, unter gleichzeitiger Forderung nach einer sozialpolitischen Aufrüstung für alle Völker dieser Welt. Denn eines scheint mir sicher: Der von der Menschheit so heißersehnte Weltfrieden wird nur etabliert werden können, wenn ihm die soziale Befriedung der Menschheit vorausgeht. Sehen wir uns die militärischen Lasten der Völker an. In den Staatshaushalten der Völker des Westens werden 234 Milliarden DM pro Jahr für Rüstungsausgaben bereitgestellt. Das wäre für etwa 50 Millionen Menschen ein Arbeitsplatz mit einem Monatseinkommen von rund 500 DM. Wieviel Not und Elend könnten mit einer solchen Summe behoben werden. Eine Erkenntnis haben wir von der Machtübernahme Hitlers in Deutschland gewonnen: „An der Not des Volkes frißt sich jede Diktatur fett.“ Wer also die Not der Völker behebt, der entzieht jeder Diktatur den Boden, der macht den Weg frei für Demokratie, für Selbstbestimmung, für Freiheit und Menschenwürde.

Ich darf zum Schluß versichern, daß wir bereit sind, alles zu tun, um in dieser Welt Freiheit und Demokratie für alle Menschen aufzurichten. Wir bitten, uns, die wir unter der Hitlerdiktatur gekämpft und gelitten haben, ein ganz klein wenig Vertrauen entgegenzubringen. Wir wissen aus bitterer Erfahrung, um was es heute in dieser Welt geht und sind noch einmal bereit, das Letzte dafür zu opfern. Nicht umsonst wollen wir 12 Jahre lang mit dem Kopf unter dem Arm durch die Welt gegangen sein. Ich freue mich, feststellen zu können, daß es dieses Land, in dem der Kongreß tagt, gewesen ist, das es mir ermöglicht hat, 4 Jahre hier zu leben und zu arbeiten für das höchste Ziel der Gewerkschaftsbewegung, das wir nicht vergessen wollen: Uns immer wieder für die Erringung des Weltfriedens einzusetzen, damit er endlich Wirklichkeit werde. Unser Kampf als Gewerkschaftler für dieses hohe Ziel muß dahin führen, daß die von Roosevelt und Churchill verkündete Atlantikcharta nicht auf dem Papier bestehenbleibt.

Entschuldigt bitte, daß ich etwas leidenschaftlich geworden bin. Es ist die Sorge um die Menschen, es ist die Liebe zur Demokratie, es ist die Leidenschaft zur Freiheit, und es ist der Glaube an unsere Kraft, daß es möglich sein wird, das Steuer der Weltgeschichte herumzuwerfen, wenn wir es nur wollen.

A. Kummernuß (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Kollege Jahn hat nicht nur die Meinung der deutschen Eisenbahner zum Ausdruck gebracht, sondern auch der deutschen Transportarbeiter, ja ich möchte sogar sagen, aller sechs Millionen deutscher Gewerkschafter. Das vorliegende Dokument enthält vieles, dem wir uns hundertprozentig anschließen können, aber auch einige Dinge, mit denen wir uns nicht einverstanden erklären können und aus diesem Grunde habe ich mich zum Wort gemeldet. Wir Transportarbeiter sind nicht hier versammelt, um Politik zu betreiben, wie ja auch Kollege Jahn als Vertreter der Eisenbahner keine politischen Gesichtspunkte vertritt, sondern ich glaube, aus diesem Anlaß ist es unsere Pflicht, die Ansichten unserer Mitglieder zum Ausdruck zu bringen, insbesondere der jüngeren, die von 1939 bis 1945 Militärdienst leisteten. Ich bin seit 45 Jahren Mitglied der deutschen Gewerkschaftsbewegung und ich kann mich erinnern, wie glücklich unsere älteren Mitglieder waren, wenn es gelang, einen jungen Menschen als Kriegsgegner zu erziehen. Eine Anzahl junger Leute sind

nach wie vor Kriegsgegner. Sie sind Kriegsgegner aus Überzeugung, weil wir überzeugt sind, daß sich der Krieg nicht durch einen Krieg verhindern läßt. Soll man nun von diesen jungen Leuten, die den Nationalsozialismus und den Krieg miterlebt haben, und Kriegsgegner geworden sind, verlangen, daß sie den Krieg bejahen? Das können wir nicht, obzwar es keinem von uns in Deutschland einfallen würde, mit den Händen in den Hosentaschen zuzusehen, wie die Bolschewiken nach Deutschland einmarschieren. Das würde niemandem einfallen, wie unser Kollege gerade gesagt hat. Aus dem Grund bin ich der Ansicht, daß über diese wichtige Resolution nicht jetzt schon abgestimmt werden sollte, sondern daß sie an den Resolutionsausschuß zurücküberwiesen werden sollte, in dem die Vertreter der deutschen Eisenbahner und Transportarbeiter gemeinsam eine Resolution ausarbeiten würden, die dann vom Kongreß einstimmig gebilligt werden könnte.

Der Präsident: Ich glaube, unserem Kollegen Kummernuß ist ein Mißverständnis unterlaufen. Es handelt sich hier nicht um eine Resolution, sondern um einen Bericht. Die Resolution kommt später. Unsere deutschen Kollegen müssen folgendes einsehen: Man kann nicht zusehen, und von der übrigen Welt erwarten, daß sie die Demokratie durch Einsatz ihrer eigenen Staatsbürger verteidigt und durch ihre bewaffneten Streitkräfte verhindern, daß Westeuropa von der bewaffneten Macht Sowjetrußlands im Verfolge der Politik des internationalen Kommunismus überrannt wird. Ihr habt lange genug zugesehen und erwartet, daß andere etwas für Euch tun. Wir sind Euch behilflich gewesen, Eure zerstörte Volkswirtschaft wieder aufzubauen und ein freies Deutschland wiederherzustellen. Aber alles hat seine Grenzen. Ich möchte Euch und den deutschen Sozialisten sagen, daß sie nicht von uns und der übrigen Welt erwarten können, die Bedrohung abzuwehren, die der internationalen Politik des Kommunismus innewohnt.

Wir dürfen uns in dieser Hinsicht keinen Illusionen hingeben. Wenn es notwendig ist, daß wir uns verteidigen, dann müssen wir dazu bereit sein, Kollege Jahn, ungeachtet unseres Glaubens an die allgemeine Abrüstung, ungeachtet der Tatsache, daß wir den Krieg hassen. Ihr müßt wissen, daß nach dem, was Ihr selber über die furchtbaren Erfahrungen gesagt habt, die in jenem Teil Europas gemacht werden, der von den Kräften des Kommunismus überrannt worden ist, wenn man nicht Schritte unternimmt, um der Drohung zu begegnen und unsere Freiheit zu verteidigen, sich Dinge ereignen werden, denen gegenüber die Erfahrungen der Vergangenheit als Kinderspiel erscheinen würden.

Die einfache Tatsache, die wir beachten müssen, ist die, daß durch die Mobilisierung der Streitkräfte des Westens zur Verteidigung von Freiheit und Demokratie die Besprechungen, die vor kurzem stattgefunden haben und die Entwicklungen, die sich aus ihnen ergeben haben, ermöglicht worden sind. Wenn der Westen nicht stark wäre, würden die Dinge ganz anders liegen. Was würde mit dem Westen geschehen, wenn er nicht in der Lage wäre, sich vor den Konsequenzen zu schützen, die aus einem Nachgeben der Bedrohung gegenüber zu ziehen wären?

Unsere Kollegen vom britischen Landesverband der Eisenbahner sagen, daß sie die Ansicht der Eisenbahner in dieser Frage zum Ausdruck bringen. Ob das zutrifft oder nicht kann ich nicht sagen. Ich will es nicht in Frage stellen, aber ich darf feststellen, daß, wenn man die Bevölkerung

Großbritanniens um ihre Meinung fragt, und das gefühlsmäßige Element, das dieses Problem so vollkommen vernebeln kann, ausschaltet, kein Zweifel darüber bestehen kann, wie die Antwort ausfallen würde. Man kann dieses Problem nicht gefühlsmäßig behandeln. Es handelt sich ganz einfach darum, ob es Deutschland, als souveräner Staat, gestattet werden sollte, irgendeine Art von Widerstand gegen die Aggression zu entwickeln. Wir alle hassen den deutschen Militarismus, wir haben ihn zu spüren bekommen. Jahn, Kummernuß und andere haben durch ihn leiden müssen. Aber selbst wenn man annimmt, ein Beschluß würde gefaßt, die Wiederaufrüstung Deutschlands zu verhindern, auf welche Weise könnte man diesen Beschluß in die Tat umsetzen? Durch fortgesetzte Besetzung von Deutschland, durch fortgesetzte Aufrechterhaltung bewaffneter Streitkräfte in Deutschland auf eine solche Weise, daß man einen Krieg verhindern könnte? Sollen wir uns aus Deutschland zurückziehen? Wollen wir Deutschland weiterhin den Anspruch auf seine Rechte als souveräner Staat streitig machen oder wollt Ihr Euch zurückziehen und falls Ihr Euch zurückzieht, Deutschland wieder besetzen, falls Deutschland als freier Staat selber wieder seine Wiederaufrüstung in Angriff nimmt? Ich möchte mir den Vorschlag gestatten, daß wir hier nur auf der Basis des vorliegenden Dokumentes dieses Problem wirksam behandeln können. Diese Sache läßt sich nicht auf einfache Weise aus der Welt schaffen. Die gleichen Leute, die sich heute mit den Forderungen nach Abrüstung heiser schreien, haben müßig zugesehen, wie Ostdeutschland in einen vollkommen militarisierten Staat verwandelt wurde, der in der Lage ist, einen Angriffskrieg gegen den Rest Deutschlands und Westeuropas zu führen. Wenn wir unterliegen, werden wir in die gleiche Lage geraten wie die Länder auf dem asiatischen Kontinent, die unvorbereitet und nicht in der Lage waren, sich zu verteidigen.

Die Bevölkerung der westlichen Demokratien will keinen Krieg. Sie möchte nur in der Lage sein, sich gegen jede Einmischung in ihre demokratischen Einrichtungen und Lebensweise zur Wehr zu setzen. Dieser Tatsache müssen wir ins Gesicht blicken, und ich ersuche den Kongreß, dieses Dokument als eine Erklärung zu billigen, die im Einklang steht mit den Beschlüssen, die wir von Zeit zu Zeit gefaßt haben und in der zum Ausdruck kommt, daß wir an die Demokratie glauben und jederzeit bereit sind, die erforderlichen Schritte zu ihrer Verteidigung zu unternehmen.

J. S. Campbell (Britischer Landesverband der Eisenbahner) bedauert, daß er während des ersten Teils der Diskussion nicht anwesend sein konnte. Man hat ihm jedoch die Reden der Kollegen Jahn und Kummernuß und des Präsidenten übersetzt: Er erklärt: Ich möchte sofort feststellen, daß die Stellungnahme des Landesverbandes der Eisenbahner in dieser Angelegenheit mit gefühlsmäßigen Erwägungen nichts zu tun hat und auf keiner wie immer gearteten Ideologie beruht und gewiß nicht auf irgendwelchen Interventionen der Kommunistischen Partei Großbritanniens oder ihrer Bruderorganisation in irgendeinem Teil der Welt. Der Britische Landesverband der Eisenbahner ist keine kommunistische Organisation und man darf tatsächlich sagen, daß von einem Einfluß der kommunistischen Ideologie auf die Denkungsart der breiten Masse der britischen Eisenbahner so gut wie gar nicht die Rede sein kann. Ich halte es für meine Pflicht, diesen Gegenstand kühl, ruhig und vernunftgemäß zu behandeln.

In dem Bericht heißt es: „Die Zeit ist vorbei, in der die Wahl getroffen werden konnte, ob Deutschland wieder aufrüsten sollte oder nicht.“ Die Zeit ist nicht vorbei, die Zeit ist jetzt gekommen, wo wir über dieses sehr wichtige Problem beraten sollten, ein Problem, das übrigens die britische Arbeiterbewegung gespalten hat. In einer Sektion der britischen Arbeiterbewegung wird die Philosophie und der Gesichtspunkt des Kollegen Deakin befürwortet. In einer anderen widersetzt man sich dieser Auffassung und ich glaube, es wäre notwendig, die von den beiden Sektionen zum Ausdruck gebrachten Meinungen zu analysieren. In der einen Sektion, die sich dem von dem Kollegen Deakin vertretenen Gesichtspunkt anschließt, stützt man sich auf gewisse Überlegungen. Eine läuft darauf hinaus, daß in Ostdeutschland infolge des sowjetrussischen Einflusses eine Armee von 100 000 Mann unter Waffen steht, die mit allen möglichen modernen Waffen ausgerüstet ist und eine Bedrohung Westdeutschlands und der westlichen Welt darstellt. Ferner die Überlegung, daß die Bevölkerung Ostdeutschlands heutzutage derart unter sowjetrussischem Einfluß und sowjetrussischem Druck steht, daß sie vernunftgemäßen Überlegungen und Überlegungen des gesunden Menschenverstandes einfach nicht mehr zugänglich ist. Demgegenüber kann die Meinung vertreten werden, daß selbst wenn 100 000 Mann vorhanden sind, die innerhalb kurzer Frist in Ostdeutschland einberufen werden können, schließlich das Volk Ostdeutschlands, — und wenn ich von Volk spreche, meine ich damit die breite Masse der Werktätigen — die Männer und Frauen, denen die Verpflichtung auferlegt ist, eine Volkswirtschaft in Ostdeutschland aufzubauen, einer derartigen Politik nicht zustimmen würde. Kollege Jahn erwähnte den Aufstand, der sich vor nicht allzulanger Zeit ereignete und zu derartigen grausamen Vergeltungsmaßnahmen von Seiten Sowjetrußlands führte. Hier haben wir einen klaren und einwandfreien Beweis dafür, daß die breite Masse der Bevölkerung Ostdeutschlands gegen die Wiederaufrüstung und gegen die Herrschaft der Sowjets ist, mit anderen Worten, daß sie nicht gewillt ist, das schreckliche Verbrechen eines Brudermordes zu begehen. Ich glaube, ich stütze mich hier auf Tatsachen und lasse mich von keinen gefühlsmäßigen Überlegungen leiten und mache mich auch nicht einer elastischen Auslegung des wahren Sachverhalts schuldig.

Andererseits gibt es in Westdeutschland Millionen, die den Schrecken zweier Weltkriege mitgemacht haben. Ich frage, und ich möchte meine deutschen Kollegen hier fragen, ob der gewöhnliche Durchschnittsbürger in Deutschland für die Aufrüstung des Westens ist. Ich kann Euch die Antwort mitteilen, noch bevor wir den Bescheid der deutschen Kollegen hören. Sie sind bestimmt nicht für die Wiederaufrüstung Deutschlands, denn wozu würde sie führen? Angeblich befinden sich in Ostdeutschland 100 000 Mann unter Waffen. Es wird vorgeschlagen, daß Westdeutschland 12 Divisionen ausrüsten sollte, um sich gegen Übergriffe auf seine Freiheit durch die Beeinflussung des ostdeutschen Volkes durch die Sowjets zur Wehr setzen zu können.

Nehmen wir an, in Westdeutschland werden 12 Divisionen einberufen, um es vor einem Angriff zu schützen oder seine Interessen wahren zu können. Was kommt dabei heraus? Ein Wettrüsten. Sobald man in Westdeutschland 12 Divisionen aufstellt, werden die für die Wiederaufrüstung Ostdeutschlands Verantwortlichen ihre Bestände erhöhen, bis sie 200 000

Mann unter den Waffen haben und dann werden die Junker, die in Westdeutschland an der Macht sind, ihrerseits die Forderung nach mehr Soldaten erheben. Als Ergebnis werden sich die vorgeschlagenen 12 Divisionen in Westdeutschland auf möglicherweise 25 erhöhen, um eine Gleichheit zwischen Ost und West herbeizuführen. Und so werden sich die Dinge weiterentwickeln, bis der Siedepunkt erreicht ist und als natürliche Folgeerscheinung werden entweder die Machthaber im Osten oder die Junker im Westen zu dem Entschluß gelangen, daß sie die Oberherrschaft über das gesamte deutsche Volk an sich reißen müssen. Und so entsteht die Gefahr eines dritten Weltkrieges.

Es gibt eine Möglichkeit der Lösung, die, nebenbei bemerkt, Kollege Jahn erwähnt hat, als er erklärte, es gebe eine Zeitung, die illegal nach Ostdeutschland eingeführt wird, um dort die Bevölkerung mit den Idealen der Freiheit und Demokratie vertraut zu machen. Sollen wir, als großer internationaler Kongreß von Arbeitern der ganzen Welt, denen das gleiche Ziel vorschwebt wie das, das in der Parole: „Arbeiter der Welt, vereinigt Euch“ zum Ausdruck kommt, zugeben, daß der Bruder gegen den Bruder kämpft, Volk gegen Volk, daß Brüder auf der einen Seite des Eisernen Vorhangs gegen Brüder auf der anderen Seite, zur Waffe greifen? Wenn wir einer solchen Lösung zustimmen, dann verneinen wir die Grundsätze, die in dieser Parole zum Ausdruck kommen. Obwohl zwischen Osten und Westen Differenzen bestehen mögen, die im Augenblick unüberbrückbar erscheinen, leisten wir dennoch einen Beitrag zur weltumfassenden Einigkeit der Arbeiterklasse, solange wir wenigstens keinen Anreiz dazu schaffen, daß der Bruder gegen den Bruder kämpft. Wir lassen uns im Britischen Landesverband der Eisenbahner nicht von gefühlsmäßigen Erwägungen leiten und versuchen die Dinge, so zu sehen, wie sie sind, und ich glaube, wir betrachten dieses Problem von einem realistischeren und intelligenteren Gesichtspunkt aus als gewisse andere Leute.

Arthur Deakin erklärt, er glaube nicht, daß die Redner auf der Konferenz oder das Exekutivkomitee des Landesverbandes der Eisenbahner den Gesichtspunkt der breiten Masse der Mitglieder zum Ausdruck bringen. Er möge doch seine eigenen Mitglieder fragen. Er wird eine sofortige Antwort erhalten. Ich garantiere, daß, wenn ich nicht nur die Eisenbahner sondern alle Arbeiter Großbritanniens frage, ob sie für die Wiederaufrüstung Deutschlands sind, ihre Antwort, solange ihr klares Urteilsvermögen nicht gelitten hat, instinktiv sein wird, daß sie dagegen sind. Fragt die Deutschen aus dem Osten oder Westen. Auch hier werdet Ihr sofort die Antwort erhalten: „Wir sind dagegen“. Laßt uns als Brüder, die auf dem Kongreß versammelt sind, den Arbeitern der Welt ein Vorbild sein. Sagen wir den Arbeitern der Welt: „Wir sind für Brüderlichkeit und eine sozialistische Gesellschaftsordnung“. Aber, um Himmelswillen, sagen wir nicht, wir sind für einen dritten Weltkrieg.

W. J. P. Webber (Britischer Verband der Verkehrsangestellten): Zunächst möchte ich dem Vorsitzenden zu seiner sehr mutigen Rede gratulieren, mit der er bekundet hat, daß er den Schwierigkeiten, die der Situation innewohnen, nicht ausweicht, und denen, wie ich hoffe, auch der Kongreß nicht ausweichen wird.

Mit diesem Problem hat sich auch mein Kongreß beschäftigt, auf dem 600 Delegierte versammelt waren und sie sprachen sich mit überwälti-

gender Mehrheit dafür aus, daß die Zeit vorbei ist, wo die Unterdrückung eines ganzen Volkes aufrechterhalten werden kann. Ich habe mir die Rede des Kollegen Campbell sehr genau angehört, und ich dachte, vielleicht hören wir etwas über Möglichkeiten der Lösung des Problems, dem wir uns gegenübersehen. Aber was wir zu hören bekamen, war lediglich eine Reihe von rhetorischen Fragen, die jeder in bejahendem Sinne beantworten könnte. Fragt man den einfachen Mann, ob er den Krieg will, wird die Antwort offenkundig „nein“ lauten. Aber kann man die Bevölkerung von Rußland befragen? Dort werden die Leute von einer Maschine erfaßt und es wird Ihnen keinerlei Gelegenheit geboten, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.

Kollege Campbell schlägt als Lösung des Problems die Verbreitung einer Zeitung hinter dem Eisernen Vorhang vor. Dadurch konnte nicht verhindert werden, daß die Tschechoslowakei in die Hände der Kommunisten fiel, daß Rumänien unter kommunistische Herrschaft geriet und Bulgarien und lediglich der Tatsache, daß sich Jugoslawien weigerte eine russische Kolonie zu werden, ist es zuzuschreiben, daß heute zwischen Jugoslawien und Rußland ein Unterschied besteht. Wenn man die Bevölkerung Großbritanniens oder irgendeines anderen Landes fragt, ob sie die Freiheit vorziehe, wird die Antwort ja sein und daß sie bereit wäre, für diese Freiheit zu kämpfen. Es ist bedauerlich, daß gewisse Leute sich der Illusion hingeben, daß Zeitungspropaganda hinter dem Eisernen Vorhang Länder verhindern könnte, in die Hände der Kommunisten zu fallen.

Es geht jetzt um die Freiheit und um sie wahren zu können, müssen wir stark bleiben. Der Vorredner hat nicht verneint, daß in Ostdeutschland 100 000 Mann unter den Waffen stehen. Möchte er vorschlagen, daß als Lösung des Problems eine einseitige Abrüstung der Demokratien der ganzen Welt in Betracht käme? Darauf laufen seine Ausführungen nämlich tatsächlich hinaus. Bewaffnet man einen Teil der Bevölkerung, weil der andere Teil bewaffnet ist und verstärkt dann die Bewaffnung, weil die andere Seite stärker ist, dann wird, wie der Vorredner sagte, der Siedepunkt erreicht. Und anscheinend besteht nun der Ausweg darin, daß alle Demokratien abrüsten und den kommunistischen Ländern die Herrschaft überlassen. Würden wir das zulassen, so würden wir damit die Freiheit in der ganzen Welt hinopfern.

Wir sollten uns, glaube ich, vor Augen halten, daß die gleichen Leute, die sich jetzt so für die Abrüstung einsetzen, in den Jahren 1939 und 1940 sich nach besten Kräften bemühten, die Rüstungsanstrengungen zu sabotieren. Damals vertraten sie die Ansicht, daß die Bevölkerung Großbritanniens, die für die Demokratie kämpfte, abrüsten sollte. Sobald jedoch Rußland angegriffen wurde, wurde aus dem imperialistischen Krieg über Nacht ein Kreuzzug für die Demokratie.

Man kann meines Erachtens einem Lande, das eine Niederlage erlitten hat, nicht für ewige Zeiten das Recht auf Selbstbestimmung verweigern und ich bin mit Arthur Deakin der Ansicht, daß es bedauerlich ist, daß sich unsere deutschen Kollegen nicht entschließen können, was für eine Selbstbestimmung sie eigentlich haben wollen. Westdeutschland hat ein Recht, sein eigenes Geschick zu bestimmen. Die Zeit muß kommen, wo die Besatzungstruppen abgezogen werden, und ich würde es begrüßen, wenn

Deutschland seinen Platz unter den anderen Nationen einnehmen und seinen Beitrag zur Verteidigung der Demokratie leisten würde.

Was hat Kollege Campbell zu den vom Kollegen Jahn erwähnten Ereignissen des vergangenen Juni zu sagen? Es handelte sich um einen spontanen Aufstand hinter dem Eisernen Vorhang, aber ist er damit einverstanden, daß die Russen deutsche Arbeiter mit russischen Panzern und Munition töten? Die Leute dort haben keine Rechte und keine Demokratie und durch bloße Parolen oder Zeitungspropaganda können sie nie verteidigt werden.

Meine Ansicht, Herr Präsident, ist, daß der vorliegende Bericht eine gesunde Auffassung vertritt. Er weist auf die Dinge hin, die im Leben Wert haben. Wir müssen uns unserer Verantwortung bewußt sein und unsere Rechte verteidigen; wenn nötig, unter Einsatz unseres Lebens. Ich hoffe zuversichtlich, daß der Kongreß den Bericht billigt und sich jeder wie immer gearteten Abänderung widersetzen wird.

P. Felce (Französischer Transportarbeiterverband): Ich möchte vermeiden, daß auf dem Kongreß der Eindruck entsteht, die französischen Organisationen hätten kein Interesse an der Verteidigung des Friedens und der Demokratie und ich möchte ganz kurz die Gründe auseinandersetzen, aus denen mein Verband für den Bericht stimmen wird. Zunächst möchte ich ausdrücklich erklären, daß ich nicht befürchte, daß ein wiederbewaffnetes Deutschland an die Rückeroberung Elsaß-Lothringens schreiten wird. Unseren deutschen Kollegen möchte ich in dieser Hinsicht die Versicherung abgeben, daß die Anzahl der Franzosen, die an ein demokratisches und friedliebendes Deutschland glauben, ständig zunimmt und bereits beträchtlich ist. Ich fürchte auch nicht, daß deutsche Irredentisten die Rückeroberung der verlorenen Gebiete im Osten in Angriff nehmen und zu diesem Zweck einen neuen Weltkrieg entfesseln wollen, insbesondere wenn die deutsche Wiederaufrüstung im Rahmen der EVG erfolgt. Ich hege aber dennoch Befürchtungen, nämlich jene, die auf meiner Kenntnis der kommunistischen Theorie und Praxis beruhen, und habe eine sehr ausgeprägte Furcht vor Sowjetrußland und der kommunistischen Welt.

Gewiß glaube ich, daß eine Hebung des Lebensstandards und Verbesserung der Arbeitsbedingungen Mittel zur Verteidigung der Demokratie und Wahrung des Friedens darstellen. Ja, ich glaube an sie, aber ich glaube nicht, daß sie genügen, um das von uns erhoffte Wunder herbeizuführen. 1936 glaubten die französischen Gewerkschafter, sie könnten den Frieden durch Kampf um die Vierzigstundenwoche und bezahlten Urlaub bewahren und wir wissen alle, wie teuer ihnen dies zu stehen kam. Und heute sehen wir uns einer mächtigeren und entschlosseneren Diktatur gegenüber als die, die wir seinerzeit bekämpften und besiegten. Laßt uns nicht wieder in den Irrtum verfallen, den wir vor 1939 begingen.

A. E. Tiffin (Britischer Transportarbeiterverband): Im Namen meines Verbandes muß ich zu meinem großen Bedauern feststellen, daß uns heute nichts anderes übrig bleibt, als Westdeutschland das gleiche Recht einzuräumen, das Ostdeutschland aufgezwungen worden ist. Ob es uns paßt oder nicht, stehen jetzt in Ostdeutschland 150 000 Mann, von den Russen ausgerüstet, unter den Waffen. Die Bevölkerung Ostdeutschlands muß zusehen, wie ihre eigenen Landsleute zu einem Zweck bewaffnet werden, der, wie sie annehmen können und wie Kollege Webber aus-

führte, zu dem gleichen Ziele führt wie die Tschechoslowakei, Rumänien und Bulgarien.

Nun erhebt Kollege Campbell vom Britischen Landesverband der Eisenbahner Einwände gegen diesen Abschnitt des Berichtes und erklärt, die Zeit sei nicht vorbei, sondern die Zeit sei gekommen, wo Deutschland, und das heißt Westdeutschland — Ostdeutschland ist ja bereits bewaffnet — verhindert werden sollte, wieder aufzurüsten, oder einen Beitrag zu seiner eigenen Verteidigung zu leisten, was von einer Wiederaufrüstung verschieden ist, denn sonst würde die Wiederbewaffnung Deutschlands in gesteigertem Tempo fortgesetzt werden. Ich möchte darauf hinweisen, daß Ostdeutschland bis zur Grenze des Möglichen wiederbewaffnet wird, denn Kollege Jahn hat bereits erwähnt, daß Frauen bei den Eisenbahnen Dienst leisten müssen, um die Männer für die ostdeutsche Armee verfügbar zu machen.

Kollege Campbell erklärt auch, seine Organisation ließe sich nicht von gefühlsmäßigen Beweggründen leiten, sie betrachte die Dinge auf ruhige und logische Weise. Wenn er aber sagt, wir sollten die deutschen Arbeiter fragen, ob sie für Wiederaufrüstung sind, dann ist das doch nichts anderes als eine von gefühlsmäßigen Überlegungen bedingte Vorgangsweise. Ich würde es vorziehen, die Frage so zu stellen: „Seid ihr bereit, einen Beitrag zur Verteidigung eures Lebens und Eurer Freiheit zu leisten oder wollt ihr euch der Herrschaft der Sowjets kampfflos unterwerfen?“

Und ich darf wohl annehmen, wenn die Frage auf diese Weise an unsere deutschen Kollegen gerichtet würde, würden sie antworten, sie seien nicht gewillt, sich versklaven zu lassen und seien bereit, ihre Freiheit zu verteidigen. Kollege Campbell erklärte, wir sollten Westdeutschland verhindern, einen Beitrag zu seiner eigenen Verteidigung zu leisten. Das ist natürlich meine Version, denn er sagte wörtlich: „die Wiederaufrüstung Deutschlands zu verhindern“. Aber meines Erachtens handelt es sich um einen Beitrag zu seiner eigenen Verteidigung, der verlangt wird und würde die Frage in dieser Form an das deutsche Volk gerichtet, so bezweifle ich nicht, wie die Antwort ausfallen würde.

Ich möchte den Kongreß daran erinnern, daß es einmal ein auf demokratische Weise gewähltes deutsches Parlament gab und daß wir, die Engländer, Franzosen und Belgier, in gewissem Maße Schuld daran sind, daß es dieser demokratischen Regierung nicht ermöglicht wurde, zu funktionieren. Ich meine damit die Weimarer Republik. Die Folge war die Machtübernahme Hitlers, weil wir es unterlassen hatten, zu tun, was wir, wie Kollege Campbell erwähnte, tun sollten, nämlich die Vereinigung der Arbeiter der Welt herbeizuführen. Wir unterließen es damals, unseren deutschen Kollegen Beistand zu leisten und wenn wir dies jetzt wieder unterlassen, kann sich die gleiche Situation ergeben und die Junker, die Kollege Campbell erwähnt, die Hitlernazis, werden neuerdings in Deutschland die Macht ergreifen, es sei denn, wir stellen einer auf demokratische Art gewählten Regierung die Streitkräfte zur Verfügung, die sie benötigt, um zu ihrer eigenen Verteidigung beizutragen.

Man kann leicht sagen, es gebe eine Lösung des Problems; nämlich dadurch, daß man Ostdeutschland mit Pressepropaganda durchsetzt, ja, Pressepropaganda, und wenn die deutschen Arbeiter dann versuchen, das Joch der Unterdrückung in Ostdeutschland abzuschütteln, was dann?

Kollege Campbell würde ihnen als Bewaffnung Zeitungen in die Hände drücken.

Man kann seine Freiheit nur dann verteidigen, wenn man über die entsprechenden Waffen verfügt. Ich bin mir natürlich darüber im klaren, daß über die volle Wiederbewaffnung Deutschlands beträchtliche Meinungsverschiedenheiten bestehen, auf jeden Fall in Europa. Ich war in zwei Weltkriegen eingerückt und ich möchte keinen weiteren mitmachen. Ich wünsche mir einen Krieg ebensowenig wie die breite Masse der Arbeiterschaft. Ich gebe zu, daß die Wiederaufrüstung Deutschlands, zumindest die volle Wiederaufrüstung, beträchtliche Befürchtungen hervorruft und deswegen schließe ich mich der Ansicht des Kollegen Haworth vom Verband der Verkehrsangestellten an, wenn er sagt, das deutsche Volk könne sein Heimatland am besten durch Integration in der EVG verteidigen, die eine Möglichkeit der gemeinsamen Verteidigung ohne einen deutschen Generalstab darstellt und ohne den Junkern Gelegenheit zur Machtübernahme zu bieten.

Kollege Campbell erwähnt 12 Divisionen in Westdeutschland. Diese 12 Divisionen würden lediglich der derzeitigen Stärke der Streitkräfte Ostdeutschlands entsprechen und Westdeutschland ist berechtigt, wenigstens darauf Anspruch zu erheben. Wenn wir ihm dieses Recht verweigern, dann könnt Ihr Euch darauf verlassen, daß dieser Abschnitt des Berichts zutreffen wird. Verweigern wir Deutschland das Recht, seinen Platz unter den übrigen Nationen einzunehmen, dann wird es eines Tages auf sein Recht bestehen und wir werden die Wiedergeburt des alten deutschen Militarismus wiedererleben. Mit diesen Alternativen müssen wir uns abfinden und obschon wir uns alle den Parolen über Brüderlichkeit, Arbeiter der Welt vereinigt Euch, usw. anschließen können, wird uns keine Gelegenheit geboten, mit einem großen Teil der Arbeiter der Welt ins Gespräch zu kommen und ihnen wird die Möglichkeit verweigert, unsere Stimmen und Parolen zu hören. Und solange sich an diesem Zustand nichts ändert, sind wir berechtigt zu sagen, daß wir Vorsicht walten lassen müssen.

Eine Frage möchte ich an den Kongreß richten, ehe ich mich niedersetze: Wann wurde jemals von der anderen Seite des Eisernen Vorhangs auch nur eine einzige Geste der Abrüstung gemacht? Eine schöne Geste anläßlich der Viermächtekonferenz wäre doch die Abrüstung der 150 000 Mann in Ostdeutschland gewesen. Wäre sie erfolgt, dann hätte es einen Zweck gehabt, unseren Kollegen in Westdeutschland zu sagen: „Gut, wartet noch ein wenig, denn jetzt besteht die Möglichkeit, daß nicht nur ihr abrüsten dürft, sondern daß die ganze Welt abrüstet“. Ja, darum handelt es sich, um die Abrüstung der ganzen Welt, aber nicht um eine einseitige Abrüstung, gefolgt von einer Einladung an die andere Seite „Ja, bitte, kommt doch und unterwerft uns und wir wollen Sklaven sein“. Sklaven wollen wir nie sein.

Daraufhin erfolgt eine Abstimmung mit Stimmzetteln über den Bericht über den Kampf der Transportarbeiter Organisation für Demokratie und Frieden. Das am folgenden Morgen verlaubliche Ergebnis ist: 1 677 193 Stimmen für den Bericht, 357 403 dagegen und 526 668 Stimmenthaltungen.

Der Bericht wird daher als gebilligt erklärt.

Begrüßungsbotschaften

Der Präsident: Ich habe hier einen Brief vom amerikanischen Transportarbeiterverband (CIO), den ich verlesen möchte. Er lautet:

„Lieber Kollege Becu!

Es freut uns ganz besonders, Eurem 23. Kongreß die herzlichsten Grüße der Funktionäre und Mitglieder des amerikanischen Transportarbeiterverbandes zu übermitteln.

Als eines Eurer jüngeren Mitglieder sind wir stolz auf die Zugehörigkeit zur ITF, eine der ältesten internationalen Organisationen der freien Arbeiterschaft. Durch die Solidarität der freien arbeitenden Männer und Frauen der Welt wird unser Leben bereichert und im Rahmen einer Organisation wie die ITF trägt diese Solidarität zu konkreten Erfolgen aller organisierten Arbeiter auf dem Gebiete der Entlohnung, Arbeitsbedingungen und Sozialleistungen bei.

Der Kongreß findet in einem kritischen Zeitpunkt der Weltgeschichte statt. Die internationalen Spannungen haben einen neuen Höhepunkt erreicht und die kommunistischen und faschistischen Diktaturen lauern auf die geringste Gelegenheit, die ihnen durch eine Schwächung des Bündnisses der Länder der freien Welt geboten werden könnte. Aus der Natur dieser Bedrohung erwächst der organisierten Arbeiterschaft ihre ureigene besondere Verpflichtung. Nur die freie Arbeitnehmerschaft kann eine Welt des Friedens mit Brot und Freiheit für alle aufbauen, die den Sieg über die Ideologie der Sklavenarbeit davontragen kann.

Wir gratulieren Euch zu den außergewöhnlichen Leistungen, die ihr bisher erzielt habt und wünschen dem Kongreß fruchtbare Arbeit und den besten Erfolg.“

Der Präsident (an Kollegen Michael Quill):

Wir danken Deiner Organisation für diese Botschaft. Wir gratulieren Euch zu Eurem Geburtstag und hoffen, daß Eure Organisation ihre bisherige Rolle weiterspielen und Eure zukünftige Arbeit vom gleichen Erfolge gekrönt sein wird wie bisher.

Der Kongreß wird daraufhin auf den nächsten Vormittag vertagt.

Begrüßungsbotschaften

Der Präsident: Es sind drei Begrüßungsbotschaften eingegangen, die der Generalsekretär nunmehr verlesen wird.

Der Generalsekretär: Zunächst eine Botschaft von unseren Kollegen vom Internationalen Bund der Privatangestellten, die unserem Kongreß den besten Erfolg wünschen. Zweitens eine vom tunesischen Hafentarbeiterverband, die wie folgt lautet:

„Tunesische Hafentarbeiter senden Kongreß Internationaler Transportarbeiter brüderliche Grüße. Versichern ITF volle Unterstützung bei Bemühungen um Emanzipierung der Arbeiterschaft, Triumph des sozialen Fortschritts und Freiheit nichtselbständiger Länder.

Mohamed Djouimi, stellvertretender Generalsekretär.“

Ferner ist eine Botschaft vom Verband der Lokführer und Heizer in den Vereinigten Staaten eingetroffen. Es handelt sich hier um eine Organi-

sation, die früher der Railway Labour Executives' Association angehörte, jedoch vor einigen Jahren austrat. In ihrer Botschaft wünscht sie unserem Kongreß den besten Erfolg und fügt hinzu, daß sich ihr Geschäftsführer der Ausschuß auf ihrer nächsten Sitzung mit der Frage des Wiederbeitritts der Organisation zur ITF beschäftigen werde.

Gastdelegierte

Der Präsident: Hier, an meiner rechten Seite, sitzt Kollege Asep Ardi, ein Vertreter des indonesischen Eisenbahnerverbandes, eine Organisation, zu der wir freundliche Beziehungen unterhalten. Ich heiße unseren Kollegen willkommen und richte an die Kongreßdelegierten die Frage, ob sie damit einverstanden sind, daß er dem Kongreß als Beobachter beiwohnt.

Der Kongreß ist damit einverstanden.

Die Organisationen der Transportarbeiter im Kampfe um die Demokratie und Frieden (Fortsetzung)

Der Präsident: Ich möchte nun das Ergebnis der gestrigen Abstimmung über den Bericht über die Organisationen der Transportarbeiter im Kampfe um Demokratie und Frieden bekanntgeben. Das Ergebnis lautet wie folgt: für den Bericht 1 677 193; dagegen 357 403; Stimmenthaltungen 526 668. Ich erkläre daher den Bericht für genehmigt.

J. S. Campbell (Britischer Landesverband der Eisenbahner): Wir können gegen das Ergebnis der Abstimmung keine Einwände erheben, da es sich um eine ziemlich beträchtliche Mehrheit handelt, aber ich möchte die Aufmerksamkeit des Kongresses dennoch auf die Zahl der Gegenstimmen lenken. Diese kann meines Erachtens nicht richtig sein. Meine eigene Organisation zählt mehr angeschlossene Mitglieder als Gegenstimmen gezählt wurden, und es sind noch andere Organisationen vorhanden, die ebenfalls gegen den Bericht gestimmt haben. Ich glaube, die Zahlen sollten überprüft und gegebenenfalls richtiggestellt werden.

Der Präsident: Man versichert mir, daß die Zahlen vollkommen richtig sind. Ich möchte Kollegen Campbell darauf aufmerksam machen, daß der britische Landesverband der Eisenbahner zwar 360 000 angeschlossene Mitglieder aufweist, aber gemäß den Satzungen auf Grund der tatsächlich entrichteten Mitgliedsbeiträge nur zu 280 000 Stimmen berechtigt ist.

Ich möchte ausdrücklich klarstellen, daß es einen angeschlossenen Mitgliederstand gibt und einen Mitgliederstand, für den Beiträge entrichtet werden, und auf Grund der Satzungen steht die Zahl der Stimmen, auf die ein Verband Anspruch hat, im Verhältnis zur Zahl der Mitglieder, für die tatsächlich Beiträge entrichtet werden.

Wahl des Generalrats

Der Präsident: Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die Wahl des Generalrats, und ich ersuche den stellvertretenden Generalsekretär, die Namen der nominierten Kandidaten zu verlesen.

**Der stellvertretende Generalsekretär verliest die folgenden
Nominierungen für Mitgliedschaft des Generalrats**

(Namen der Ersatzmitglieder in Kursivschrift)

Großbritannien	J. S. Campbell, <i>D. S. Tennant</i> A. Deakin, <i>A. Hallworth</i> W. J. P. Webber T. Yates
Deutschland, Eisenbahner	H. Jahn, <i>F. Schreiber</i> C. Kamp, <i>F. Berger</i>
Deutschland, Transportarbeiter	A. Kummernuß, <i>G. Huber</i> H. Hildebrand, <i>J. Steldinger</i>
Schweden	H. Blomgren, <i>S. Klinga</i>
Frankreich	F. Laurent (vorgeschlagen von der Föderation der französischen Eisen- bahner) J. Philipps (vorgeschlagen von den französischen Hafenarbeitern, See- leuten, Schiffsoffizieren und Trans- portarbeitern)
Italien — Triest	A. Fiorini, <i>M. Martella</i>
Griechenland — Israel — Libanon	A. Thiopoulos, <i>Z. V. Barash</i>
Spanien	T. Gómez, <i>A. Pérez</i>
Benelux	R. Dekeyzer, <i>P. de Vries</i> H. J. Kanne C. J. Leurs
Dänemark — Norwegen	E. Borg, <i>O. Askeland</i>
Finnland — Island	I. Haugen, <i>S. F. Andersen</i>
Estland — Irischer Freistaat	G. Widing, <i>J. K. F. Jensen</i>
Österreich — Schweiz	A. Thaler, <i>R. Freund</i> H. Düby, <i>A. Sorg</i>
Saar	E. Welter, <i>W. Svetelsky</i>
Kanada	F. H. Hall (<i>Ersatzmitglied von den kanadischen Organisationen nach Be- darf zu nominieren</i>)
USA	A. E. Lyon (<i>Vorläufig wird kein Er- satzmitglied nominiert</i>) H. Lundeberg M. Quill Der 4. Sitz wird einem Vertreter der International Brotherhood of Team- sters (Führer und Chauffeure) ingeräumt.
Kuba	Der kubanische Delegierte ersucht, diesen Sitz vorläufig unbesetzt zu lassen und seinem Verband zu ge- statten, das Mitglied später zu nomi- nieren.

Übrige Länder Lateinamerikas	M. Machín (vorbehaltlich der Ratifizierung durch die betreffenden Mitgliedsorganisationen)
Indien — Ceylon — Kenya	P. D'Mello (<i>Kein Ersatzmann nominiert</i>)
Japan	T. Nishimaki (nominiert vom Landesverband der Seeleute) T. Yokoyama (nominiert von den japanischen Eisenbahnern, Gemeindebediensteten und Angestellten der Reiseagenturen)
Pakistan — Australasien	Keine Nominierungen eingegangen.

M. L. Benghozzia (Tunesischer Eisenbahnverband) erklärt, in Anbetracht der Tatsache, daß kein Kandidat für die pakistanische Gruppe vorhanden ist, hätten seine eigene und die rhodesische Delegation es sich überlegt, ob es nicht möglich wäre, sie dieser Gruppe anzuschließen und er selber würde in diesem Falle als Vertreter nominiert werden.

Der Präsident erklärt, er sei überzeugt, das Exekutivkomitee würde diesen Vorschlag wohlwollend aufnehmen; man müsse jedoch Pakistan zu Rate ziehen, und er schlägt vor, der Kongreß sollte die Frage des Kandidaten für diesen Sitz dem Exekutivkomitee überlassen, das ausfindig machen würde, ob irgendein Arrangement getroffen werden könnte, das eine Gruppierung dieser Art zuließe. Er fragt, ob der Kongreß damit einverstanden ist.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Der Präsident erklärt, mit Ausnahme von Japan und Frankreich entsprechen die Nominierungen für die verschiedenen Gruppen der Anzahl der verfügbaren Sitze. Er fragt den Kongreß, ob er damit einverstanden ist, daß die Nominierungen in allen diesen Fällen gebilligt werden sollten.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Der Präsident bemerkt, in Anbetracht der Tatsache, daß zwei Nominierungen von Vertretern von Japan und Frankreich vorliegen, müsse eine Abstimmung stattfinden. Bei den Kandidaten handelt es sich um F. Laurent und J. Philipps für Frankreich und T. Nishimaki und T. Yokoyama für Japan.

Die Kollegen Leurs und Koppens werden als Zähler gewählt.

Als Ergebnis der Abstimmung wird Kollege Nishimaki als Vertreter der japanischen Organisationen und Kollege Laurent als Vertreter der französischen Organisationen gewählt.

Während die Zählung der Stimmen vor sich geht, ersucht **der Präsident** Kollegen G. Devaux, den Bericht über die Konferenz der Eisenbahner vorzubringen.

Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion

Die Eisenbahnersektion hielt ihre Konferenz am 18. Juli, nachmittags, ab. Als Vorsitzender der Sektion wurde der ausscheidende Vorsitzende, Kollege G. Devaux, wiedergewählt. Die bisher im Ausschuß vertretenen Länder erklärten sich alle bereit, weiterhin mitzuwirken und die damit verbundenen

Kosten zu tragen. Außerdem beantragte der tunesische Eisenbahnerverband einen Sitz im Ausschuß, und die Konferenz gab dem Antrage statt. Die beteiligten Organisationen ernannten als Ausschußmitglieder die folgenden Kollegen:

Benelux	<i>G. Devaux</i>
Deutschland	<i>F. Berger (Stellvertreter K. Weiß)</i>
Frankreich	<i>R. Degris</i>
Großbritannien	<i>J. S. Campbell</i>
Österreich	<i>R. Freund</i>
Skandinavien	<i>H. Blomgren</i>
Schweiz	<i>H. Düby</i>
Tunesien	<i>M. L. Benghozzia</i>

Die Konferenz billigte diese Zusammensetzung des Ausschusses.

Der Inhalt des Abschnittes „Eisenbahnersektion“ des Tätigkeitsberichtes gab nicht Anlaß zu einer ausgiebigen Aussprache, da fast der gesamte Inhalt der Sektion bereits anläßlich der Konferenz im Oktober 1953 in Rom zur Kenntnis gebracht und dort erörtert wurde.

Hingegen wurde mit Nachdruck vom Sekretariat gefordert, für eine regere Tätigkeit des Ausschusses der Eisenbahnersektion zu sorgen. Ferner sollen die Mitglieder des Ausschusses als Berichterstatter für künftige Konferenzen der Sektion herangezogen werden. Allgemein wurde die Auffassung vertreten, daß der Ausschuß der Sektion mindestens zweimal je Jahr zusammentreten solle.

Was das in Rom gebilligte Arbeitsprogramm angeht, beauftragte die Konferenz das Sekretariat und den Ausschuß, die Rangordnung der Aufgaben einer Prüfung zu unterziehen und der Verteidigung der Eisenbahn gegen unlautere Konkurrenz, namentlich durch schlechte Arbeitsbedingungen in anderen Verkehrszweigen, einen angemessenen Platz im Arbeitsprogramm einzuräumen. Der Sekretär der Sektion verwies in diesem Zusammenhang einerseits auf frühere Beschlüsse, für die Gleichwertigkeit der Arbeitsbedingungen in den konkurrierenden Verkehrszweigen zu wirken und andererseits auf die erhebliche Arbeit, die in Ausführung dieser Beschlüsse in den letzten zwei Jahren und besonders von der jüngsten Tagung des Verkehrsausschusses der Internationalen Arbeitsorganisation im Februar dieses Jahres in Genf geleistet worden ist. Unter voller Würdigung dieser Tätigkeit und ihrer positiven Ergebnisse brachte die Konferenz nichtsdestoweniger ihre Unzufriedenheit mit dem Mangel an Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens während der letzten acht Monate zum Ausdruck und ersuchte das Sekretariat dringend, seine Arbeitsweise so zu gestalten, daß den Bedürfnissen der Sektion besser entsprochen wird. Der Vorsitzende bat außerdem die Eisenbahnermitglieder des Exekutivkomitees, der Tätigkeit des Sekretariats mit Bezug auf die Eisenbahnersektion besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Von den unterbreiteten Anträgen gehen die Anträge Nr. 11 und 19 zwar die Eisenbahnersektion an, gleichzeitig aber auch die Sektion der Straßentransportarbeiter. Die Konferenz beriet nur den Antrag Nr. 11 betreffs Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen und beschloß, der Sektion der Straßenverkehrsarbeiter mitzuteilen, daß sie der im Antrag gestellten Forderung auf Einsetzung von besonderen Verkehrsgerichten nicht zustimmen könnte. Sie nahm zur Kenntnis, daß die Untersuchung über diesen Gegenstand bereits vom Sekretariat in Angriff genommen ist.

Die Sektionskonferenz ersucht das Exekutivkomitee, für das Jahr 1955 eine internationale Eisenbahnerkonferenz einzuberufen und den Konferenzort baldmöglichst zu bestimmen, da die Festsetzung des Zeitpunktes stark von der Wahl des Konferenzortes beeinflusst wird.

Die Konferenz nahm den Antrag 3 des tunesischen Eisenbahnerverbandes, eine internationale Eisenbahnerkonferenz in Tunis abzuhalten, zur Kenntnis, sowie die Mitteilung, daß der Monat März für diesen Konferenzort der bestgeeignete Zeitpunkt ist.

Der Wortführer der österreichischen Delegation schlug Wien als Konferenzort und die zweite Hälfte Juni oder die erste Hälfte Juli als Konferenzzeit vor. Die Sektionskonferenz nahm die Einladung mit Dank entgegen, beschloß aber, dem Exekutivkomitee in der Wahl des Konferenzortes volle Freiheit zu lassen.

G. Devaux, Berichterstatter

G. Devaux (Belgischer Eisenbahnerverband): Zum Bericht der Eisenbahnerkonferenz, der Euch vorliegt, habe ich kaum etwas hinzuzufügen. Der Bericht bringt das Vertrauen in das Sekretariat zum Ausdruck, aber auch die Enttäuschung darüber, daß keine Sitzung des Ausschusses der Sektion stattgefunden hat, obwohl einmütig anerkannt wird, daß dies keineswegs mangelndem guten Willen des Sekretariats zuzuschreiben ist. Wir bringen die Hoffnung zum Ausdruck, daß die Eisenbahnersektion mit Hochdruck arbeiten wird und auf wirksamere Weise als bisher. Sonst habe ich nichts zu bemerken.

Der Bericht wird daraufhin dem Kongreß zur Abstimmung unterbreitet und einmütig gebilligt.

Daraufhin ersucht der **Präsident** den Kollegen R. Dekeyzer, den nachstehenden Bericht über die Konferenz der Hafendarbeiter zu unterbreiten:

Bericht über die Konferenz der Hafendarbeitersektion

Die Hafendarbeitersektion trat zweimal zusammen, und zwar am Nachmittag des 19. Juli (Montag) und 20. Juli (Dienstag). Diesen Sitzungen wohnten Delegierte und Beobachter von Hafendarbeiterverbänden aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Finnland, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Italien, Norwegen und Schweden bei. Die Delegierten der Hafendarbeiter von Griechenland, Indien und Tunesien waren im Entschließungsausschuß beschäftigt. Der Vorsitzende des Kongresses, A. Deakin, war ebenfalls anwesend. Das Sekretariat der ITF war durch den Generalsekretär, O. Becu, vertreten.

R. Dekeyzer, Belgien, wurde zum Vorsitzenden der Sektion wiedergewählt und zum Berichterstatter an den Kongreß ernannt.

Tätigkeitsbericht

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion in den Jahren 1952/53 sowie ein ergänzender Bericht über das erste Halbjahr 1954 wurden einstimmig gebilligt, wobei Diskussionen über die folgenden Gegenstände stattfanden:

In nichtmaritimen Ländern registrierte Schiffe

Da diese Frage auf einer gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute am folgenden Tage zur Debatte gelangen sollte, beschäftigte sich die Hafendarbeitersektion mit ihr nur im Hinblick auf die Rolle, die die Hafendarbeiter in diesem Zusammenhang spielen

könnten. Obwohl es sich in erster Linie um ein Problem der Seeleute handelte, waren die an Bord von Schiffen herrschenden Verhältnisse, zum Beispiel die Ausrüstung des Schiffes, auch ein Anliegen der Hafentarbeiter. Die Konferenz wurde insbesondere auch auf die Auswirkungen dieses Problems auf die Volkswirtschaft der betreffenden Länder gelenkt. Nachdem die Sektion der Hafentarbeiter den Tätigkeitsbericht der zur Behandlung dieses Problems geschaffenen Sondersektion der ITF entgegengenommen und die Fortschritte in bezug auf die gewerkschaftliche Erfassung der betreffenden Mannschaften und die Verbesserung der Bedingungen in unternormalen Schiffen zur Kenntnis genommen hatte, bekräftigte sie ihre Bereitwilligkeit, an der auf dem Kongreß der ITF 1952 festgelegten Politik festzuhalten.

Von Zeit zu Zeit erwachsen den Gewerkschaften der Hafentarbeiter Schwierigkeiten von seiten der Kommunisten, die versuchen, die Bestrebungen der Hafentarbeiter durch Betätigung als Streikbrecher zu behindern und im allgemeinen aus der Situation politisches Kapital zu schlagen, da in den Kollektivverträgen Bestimmungen über die Friedenspflicht enthalten sind, und da die Mannschaften der betreffenden Schiffe oft an Aktionen, die in ihrem Interesse unternommen werden, kein Interesse zeigen. Die der ITF angeschlossenen Verbände der Hafentarbeiter werden jedoch die Stockholmer Politik trotz alledem weiterhin vollinhaltlich anwenden, soweit die ihnen zu Gebote stehenden Mittel und die jeweiligen Umstände es gestatten.

Betriebssicherheit in Häfen

Die französische Delegation beschrieb die in französischen Häfen eingeführten paritätischen Kommissionen für Betriebssicherheit und -hygiene. Sie bestehen aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und leisten einen wertvollen Beitrag zur Förderung von Betriebssicherheit und Betriebshygiene. Ferner ist die Ernennung von ständigen Arbeitsinspektoren vorgesehen, die aus den Reihen der in den betreffenden Häfen tätigen Arbeiter kommen und deren Löhne von den Arbeitgebern bezahlt werden. Die politische Neutralität dieser Inspektoren ist jedoch eine wichtige Voraussetzung für ihre Tätigkeit, da sich die Kommunisten in diese Stellungen eingeschlichen haben, um sie für politische Zwecke zu benutzen.

Die Sektion nahm mit großer Befriedigung Kenntnis von der Arbeit des Sachverständigenausschusses der IAO für Unfallversicherung von Hafentararbeitern und den nennenswerten Beitrag, den Arthur Bird vom britischen Transportarbeiterverband als Vertreter der ITF zur Arbeit dieses Ausschusses geleistet hatte. Der Generalsekretär erteilte die zusätzliche Information, daß der Verwaltungsrat des IAA inzwischen den Bericht des Sachverständigenausschusses studiert und den Generaldirektor des IAA ermächtigt hat, die Beschlüsse des Ausschusses, soweit sie konkrete Maßnahmen betrafen, in die Tat umzusetzen.

Ferner nahm die Sektion mit Befriedigung von den Fortschritten Kenntnis, die auf der letzten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Februar 1954, Genf) im Hinblick auf verschiedene wichtige Angelegenheiten der Hafentarbeiter erzielt worden waren: Schutz vor Staubeentwicklung beim Entladen von Getreide; Begrenzung der von einer Person zu

tragenden Lasten; Maßnahmen zur Durchführung der Konvention über Gewichtsbezeichnungen auf Frachtstücken; Bemühungen um Einberufung einer dreigliedrigen Regionalkonferenz für die kontinentalen Nordseehäfen und insbesondere die umfassende Resolution über Wohlfahrts-einrichtungen für Hafentarbeiter, die in Genf gebilligt wurde.

Austauschurlaub für Hafentarbeiter

Die Vertreter der deutschen Hafentarbeiter und auch andere Delegierte unterstrichen den Wert derartiger Arrangements, insbesondere zwischen Nachbarländern im Hinblick auf die Förderung internationaler freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Arbeitern. Es wurde beschlossen, daß die der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbände derartige Austauschpläne nach besten Kräften fördern sollten.

Unterbreitete Anträge

Der griechische Hafentarbeiterverband hatte eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, in denen eine Garantielohnordnung für die Hafentarbeiter, bezahlter jährlicher Urlaub, Altersrenten bei Erreichung des Alters von 60 Jahren und den Erfordernissen der Hafentarbeit entsprechende Bestimmungen über Invaliditätsrenten gefordert wurden. Derartige Bestimmungen müßten im einzelnen den in den Ländern herrschenden Verhältnissen angepaßt werden. Die Sektion befürwortete diese Anträge. (Nachstehend Texte der Resolutionen.)

Der Hafentarbeiterverband von Bombay hatte eine Erklärung vorgelegt, in der Beschwerden über die unzureichende Garantielohnordnung und derzeit bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen im Hafen von Bombay erhoben wurden. In dieser Erklärung wurde auf die vom Binnenverkehrsausschuß der IAO im Jahre 1949 gebilligten Resolutionen über Garantielohnordnungen in Häfen und 1954 angenommene Resolution über Wohlfahrtseinrichtungen für Hafentarbeiter aufmerksam gemacht. Die Vertreter der indischen Regierung hatten diese Resolution befürwortet und man beschloß, dem Kongreß eine Resolution vorzulegen, in der die Unterstützung von Bemühungen, derartige internationale Verpflichtungen auf nationaler Ebene anzuwenden, von seiten der ITF versprochen wird.

Sektionsausschuß

Die folgenden Delegierten wurden in den Sektionsausschuß gewählt: Belgien: R. Dekeyzer; Dänemark: E. Borg; Finnland: M. Kitunen; Frankreich: G. Piquemal; Deutschland: H. Hildebrand; Holland: R. Laan; Griechenland: A. Thiopoulos; Indien: P. D'Mello; Italien: A. Maffei; Norwegen: A. Kjöniksen; Schweden: N. Peterson; Großbritannien: A. Bird; Vereinigte Staaten: frei.

Resolutionen, die die Sektion der Hafentarbeiter dem Kongreß überwies **Verhältnisse im Hafen von Bombay**

Nach Entgegennahme eines Berichtes des Hafentarbeiterverbandes von Bombay über die Mängel der im Hafen von Bombay geltenden Garantielohnordnung und über die Tendenz, die Zahl der in den Geltungsbereich dieser Ordnung einbezogenen Arbeiter herabzusetzen und auf diese

Weise die Zwecke, denen eine Garantielohnordnung dienen soll, zunichte zu machen; und

nach Kenntnisnahme von den Beschwerden über die unzureichenden Wohlfahrtseinrichtungen in diesem Hafen, wie zum Beispiel Mangel an Bädern, Raum zum Ausruhen, Schlafräume für Nachtschichtarbeiter, Kantinen, reines Trinkwasser, Schutzkleidung und Ausrüstung für das Hantieren mit gefährlichen Ladungen und Heuerstellen; erinnert der Kongreß etc.

an die von der dritten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO im Mai 1949 in Brüssel gebilligte Resolution über Garantielohnordnungen in Häfen und Wohlfahrtseinrichtungen für Hafentarbeiter, die auf der 5. Session dieses Ausschusses im Februar 1954 in Genf gebilligt wurde; stellt fest, daß die Vertreter der indischen Regierung für diese Resolution stimmten und daß die indische Regierung daher verpflichtet ist, sie in größtmöglichem Maße praktisch anzuwenden, und verspricht dem Verband der Hafentarbeiter von Bombay alle nur irgendwie mögliche Unterstützung seiner Bemühungen um Durchführung der Resolutionen der IAO in Indien im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter.

Grundlegende Lohn- und Arbeitsbedingungen von Hafentarbeitern

Der Kongreß befürwortet die nachstehend angeführten, von der Hafentarbeitersektion der ITF formulierten grundlegenden internationalen Bedingungen für Hafentarbeiter:

- a) Ein garantierter monatlicher Mindestlohn aus einem Fonds, der durch Beitragsleistungen der Arbeitgeber oder eine den umgeschlagenen Gütern aufgelegte Abgabe zu finanzieren ist;
- b) jährlicher bezahlter Erholungsurlaub;
- c) Altersrente bei Erreichung des Alters von 60 Jahren;
- d) Invaliditätsrenten, deren Bemessung den durch die Hafentarbeit verursachten höheren körperlichen Anforderungen anzupassen ist, und beschließt, daß diese Grundsätze in das von einer zukünftigen Konferenz der Hafentarbeitersektion auszuarbeitende internationale Forderungsprogramm einbezogen werden sollen.

R. Dekeyzer
Berichterstatter

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband): Ich gestatte mir nun, den Kongreß um Billigung des Berichtes der Sektion der Hafentarbeiter zu ersuchen, der meines Erachtens keiner weiteren Erläuterungen bedarf. *Der Bericht über die Konferenz der Hafentarbeitersektion wird einstimmig gebilligt.*

Der Präsident ersucht daraufhin Koll. T. Yates, den Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion vorzulegen.

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

Die Seeleutesektion tagte in zwei Sitzungen, am Freitagnachmittag, 16. Juli, und am Sonnabendnachmittag, 17. Juli. Anwesend waren Delegierte und Beobachter aller auf dem Kongreß vertretenen Gewerkschaften

der Schiffsoffiziere und Seeleute sowie ein Beobachter des internationalen Arbeitsamtes.

Wahl der Vorsitzenden und des Ausschusses der Sektion

T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute) und D. S. Tennant (Britischer Schiffsoffiziersverband) wurden zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden der Seeleutesektion gewählt. Dies entsprach der Gepflogenheit, die beiden Ehrenämter abwechselnd von einem Vertreter der Schiffsoffiziere und einem Vertreter der Mannschaft besetzen zu lassen.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht der Sektion für die Jahre 1952/53 und der Zusatzbericht für das erste Halbjahr 1954 wurden angenommen. In der vorhergehenden Diskussion wurden folgende Fragen behandelt:

Zusammensetzung des Paritätischen Seefahrtsausschusses (JMC) der IAO

Es wurden Nominierungen vereinbart, die anlässlich der Neubesetzung der JMC auf der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz vorgeschlagen werden sollen.

Asiatische Seeleute

Die Sektion nahm mit Befriedigung den Bericht über die Fortschritte der Organisierung von Seeleuten in einigen asiatischen Ländern zur Kenntnis. Insbesondere begrüßte sie es, daß in Indien die Hoffnung bestand, die drei Verhandlungspartner würden zu einem Übereinkommen zwecks Einführung einer dreigliedrig verwalteten Arbeitsvermittlung für Seeleute gelangen.

Die McCarran-Akte

Der Vertreter von Israel machte auf die besonderen Härten aufmerksam, die dieses Gesetz für Seeleute mit sich bringe, deren einziges Vergehen ihre Herkunft aus einem von Kommunisten beherrschten Lande sei. Der nordamerikanische Vertreter sagte, daß die amerikanischen Seeleute ebenso unzufrieden mit der McCarran-Akte seien wie die Seeleute anderer Länder. Der amerikanische Seeleuteverband habe die diesbezüglich von der ITF gefaßten Entschlüsse mitunterzeichnet und bei vielen Gelegenheiten interveniert, um für ausländische Seeleute in nordamerikanischen Häfen den Sichtvermerk zu verschaffen. Die Sektionskonferenz sprach neuerlich die Hoffnung aus, es werde den amerikanischen Behörden gelingen, die vom Gesetz angestrebte Sicherung auf eine weniger lästige Methode zu erreichen, als das persönliche Visum für Seeleute.

Revision der Konvention Nr. 93

Der französische Delegierte erklärte, daß diese Frage die Seeleute seines Landes in eine peinliche Lage versetze, da die französischen Reeder die internationalen Erklärungen über die 48-Stunden-Woche auf See bei ihren Versuchen ausnützten, die Arbeitszeitbedingungen auf den französischen Schiffen zu verschlechtern. Der Vorsitzende bemerkte, es habe immer die unzweideutige Auffassung bestanden, daß internationale Konventionen Minimalbedingungen festlegen, nicht aber besseren Bedingungen in einzelnen Ländern Abbruch tun könnten. So hätten die australi-

schen Seeleute für die Seattle-Konvention von 1946 gestimmt, obwohl in ihrem eigenen Lande die 40-Stunden-Woche in Kraft war.

Bei der Diskussion über eine EntschlieÙung, in der unter anderem verlangt wurde, daß die Revision von Konvention Nr. 93 auf die Tagesordnung der geplanten Internationalen Seefahrtskonferenz gesetzt werde, erklärte der französische Vertreter wieder, nicht für eine Resolution stimmen zu können, die eine Forderung nach der 48-Stunden-Woche beinhalte. Der Generalsekretär verwies darauf, daß die Resolution eine Revision der Konvention verlange, ohne dabei eine bestimmte Zahl von Arbeitsstunden pro Woche zu erwähnen. Es sei zwar richtig, daß dies international gesehen eine 48-Stunden-Woche beinhalte, andererseits aber etwaige bessere Bedingungen im nationalen Rahmen keineswegs präjudiziere. Eine derartige Feststellung lieÙe sich schwerlich organisch in die vorliegende Resolution einbauen. Es wurde beschlossen, eine gesonderte Resolution anzunehmen, in der den Reedern das Recht abgesprochen wird, internationale Abkommen zur Untergrabung der in einzelnen Ländern in Kraft stehenden Bedingungen auszunützen. (Siehe in der Folge Texte der beiden Resolutionsentwürfe.)

Registrierung von Schiffen unter der Flagge nicht seefahrttreibender Länder

Diese Frage stand auf der Tagesordnung einer gemeinsamen Konferenz der Hafendarbeiter- und Seeleutesektionen. In der einleitenden Diskussion des Problems vom besonderen Gesichtspunkt der Seeleute aus, wurden die Fortschritte bei der gewerkschaftlichen Erfassung von Mannschaften und der Verbesserung der Bedingungen auf unternormalen Schiffen zur Kenntnis genommen. Es wurde ernste Besorgnis angesichts der Tatsache ausgesprochen, daß in steigendem Maße nicht nur alte, sondern auch neue Tonnage unter nichtmaritimen Flaggen registriert werde, was im Falle einer fühlbaren Schrumpfung der Schifffahrtstätigkeit zu einer ernstesten Sachlage führen müsse. Das Problem berühre nicht nur die Seeleute selber, sondern würde auch schwerwiegende Auswirkungen auf die Reeder und die Volkswirtschaft der einzelnen Länder zeitigen. Die Sektion drückte die Hoffnung aus, daß es möglich sein werde, dieser Gefahr in gemeinsamer Front die Stirne zu bieten.

Zwischenstaatliche Beratende Seefahrtsorganisation (IMCO)

Die Sektion stellte fest, daß die Konvention zur Schaffung einer Zwischenstaatlichen Beratenden Seefahrtsorganisation noch immer nicht in die Tat umgesetzt worden ist, obwohl diese Organisation zur Behandlung von Fragen wie die der Sicherheit zur See, diskriminierender Praktiken usw. dringend vonnöten wäre. Es wurde beschlossen, eine Resolution anzunehmen, die den Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen dringend auffordert, möglichst rasch konkrete Maßnahmen zu ergreifen. (Text der Resolutionsentwürfe siehe nachstehend.)

Internationale Seefahrtskonferenz

Aus dem Bericht des Sekretariats ging hervor, daß die Hoffnung besteht, eine Internationale Seefahrtskonferenz werde von der IAO im Laufe des Jahres 1957 einberufen werden, wobei es möglich sein würde, verschiedene dringende internationale Fragen der Schifffahrt zu behandeln, so

wie Revision der Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannungsnormen. Im Zusammenhang mit der letzteren Frage bestand auch die Hoffnung, das Problem der akuten Konkurrenz im Seehandelverkehr von Nordwesteuropa einer Lösung zuzuführen.

Die Sektion besprach die Einbeziehung verschiedener anderer Fragen in die Tagesordnung der vorgeschlagenen IAO-Konferenz, so die Frage einer Revision der Konvention Nr. 9 über die Arbeitsvermittlung für Seeleute, die besonders für die asiatischen Länder wichtig ist; die Einführung eines internationalen Identitätsdokumentes für Seeleute und internationale Bestimmungen über die Suspendierung von Offizierspatenten. Man kam überein, daß auf einer späteren Konferenz der Sektion die für die Konferenz der IAO vorzuschlagende Tagesordnung näher besprochen werden solle.

Flüchtlinge aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang

Die Vertreter der estländischen und polnischen Seeleute im Exil verwiesen auf die schwierige Lage von Seeleuten, die aus Ländern unter kommunistischer Herrschaft geflohen sind. Die Sektion beschloß, daß in solchen Fällen jeder nur irgendwie mögliche Beistand gewährt werden solle, zum Beispiel durch die Vermittlung von Beschäftigung auf Schiffen unter der Flagge eines freien Staates, soweit dies Sicherheits- und andere Rücksichten zulassen. (Siehe weiter unten den Text des Resolutionsentwurfes.)

Resolutionen, die die Sektion der Seeleute dem Kongreß überwiesen hat

1. Revision der Konvention Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit und Bemannungsnormen an Bord von Schiffen

Der Kongreß etc.

Unter Berücksichtigung der vom dreigliedrigen Unterausschuß der JMC im April 1954 gebilligten Resolution, in der vorgeschlagen wird,

- a) im Jahre 1955 eine Session der JMC abzuhalten, um die Zweckmäßigkeit der Einberufung einer Internationalen Seefahrtskonferenz zu erwägen;
- b) einen dreigliedrigen Unterausschuß der JMC einzuberufen, um die Revision der Konvention Nr. 93 zu erwägen, nachdem die IAO mit den Regierungen und den beiden Parteien in der JMC weitere Beratungen über diesen Gegenstand gepflogen hat;
- c) daß die IAO einen ausführlichen Bericht über die Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf kleineren Schiffen ausarbeite, und

unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der Verwaltungsrat des IAA jene Teile der Resolution gebilligt hat, die sich auf weitere Beratungen über diesen Gegenstand und die Ausarbeitung eines Berichtes der IAO über Arbeitsbedingungen auf kleinen Schiffen beziehen, gebilligt, vorläufig aber noch keinen Beschluß über die Einberufung einer Session der JMC im Jahre 1955 und die Einberufung des dreigliedrigen Unterausschusses gefaßt hat,

bekräftigt der Kongreß die einmütigen Beschlüsse des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC vom April 1954 und ersucht den Verwaltungsrat des IAA dringend, im Jahre 1955 eine Session der JMC ein-

zuberufen und die Frage der Veranstaltung einer Seefahrtskonferenz der IAO spätestens im Jahre 1957 auf die Tagesordnung dieser Session zu setzen.

Ferner richtet der Kongreß an die JMC das Ersuchen, anlässlich der für 1955 vorgeschlagenen Sitzung zu erwägen, ob es zweckmäßig wäre, die geplante Sitzung des dreigliedrigen Unterausschusses der JMC zum Zwecke einer Revision der Konvention Nr. 93 als dreigliedrige technische Seefahrtskonferenz zu betrachten, ähnlich der 1945 in Kopenhagen veranstalteten, deren Aufgabe es wäre, nicht nur über die Frage der Revision der Konvention Nr. 93 zu beraten, sondern auch über die übrigen Punkte der Tagesordnung der für 1957 geplanten Seefahrtskonferenz, um auf diese Weise den Bestimmungen über eine erste Diskussion gerecht zu werden, die im Rahmen des Verfahrens der IAO, das eine zweifache Diskussion vorschreibt, erfüllt werden müssen.

2. Falsche Auslegung von Beschlüssen der IAO

Obwohl das bei der IAO übliche Verfahren keinen Zweifel darüber bestehen läßt, daß die in von Internationalen Arbeitskonferenzen gebilligten Konventionen, Empfehlungen und Resolutionen festgelegten Normen als internationale Mindestnormen gelten und auf keine, wie immer geartete Weise günstigere Bedingungen beeinträchtigen sollen, die auf nationaler Ebene bereits bestehen oder in einem späteren Zeitpunkt durchgesetzt werden, und

angesichts der Tatsache, daß die Aufmerksamkeit auf gelegentliche Versuche der Reeder gewisser Länder gelenkt wurde, internationale Erklärungen dazu zu benützen, um bereits geltende nationale Normen über Arbeitszeit und andere Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu untergraben,

verurteilt der Kongreß der ITF auf das schärfste derartige mißbräuchliche Auslegungen des Sinnes und der Absichten, die durch Beschlüsse der Internationalen Arbeitsorganisation verfolgt werden, und

verpflichtet sich, den nationalen Organisationen der Seeleute mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln beizustehen, um derartige Angriffe auf erworbene Rechte abzuwehren.

3. Ratifizierung der Konvention über IMCO

Der Kongreß der ITF stellt mit tiefem Bedauern fest, daß eine Reihe von wichtigen maritimen Ländern die Konvention von 1948 über eine zwischenstaatliche beratende Seefahrtsorganisation noch immer nicht ratifiziert hat,

unter Berücksichtigung der im vergangenen März vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen gebilligten Resolution, in der der Generalsekretär ersucht wird, weitere Verhandlungen mit Regierungen von in Betracht kommenden Staaten durchzuführen, die die Konvention noch nicht ratifiziert haben,

angesichts der Tatsache, daß die Notwendigkeit eines für die Schifffahrt zuständigen Organs der Vereinten Nationen so dringend ist wie je zuvor,

bekräftigt der Kongreß die von der Konferenz der Seeleutesektion im April 1954 gebilligte Resolution und richtet an die vierzehn Regierungen, die die Konvention bereits ratifiziert haben, die Einladung, die Möglichkeit zu erwägen, die Ziele der Konvention über IMCO durch eine Maschinerie auf freiwilliger Basis zu erreichen, und

bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß die unter den Auspizien des Wirtschafts- und Sozialrates stattfindenden Beratungen so bald wie möglich beendet werden, so daß die IMCO endlich gegründet und den dringenden Aufgaben gerecht werden kann, die der Erfüllung harren.

4. Flüchtlinge aus Ländern hinter dem Eisernen Vorhang

Der Kongreß etc.

verurteilt schärfstens die unerträglichen Bedingungen, die auf Schiffen von Ländern unter kommunistischer Herrschaft vorherrschen und materielle Härten und geistige Unterdrückung zur Folge haben, und bringt seine tiefe Sympathie für Seeleute zum Ausdruck, die diese Verhältnisse nicht länger erdulden können und in den freien Ländern Asyl suchen,

vertritt die Ansicht, daß auch Seeleuten und anderen Flüchtlingen vor politischer Unterdrückung das traditionelle Asylrecht gewährt werden sollte, und

beantragt dringend, in solchen Fällen weitestgehende Beschäftigungsmöglichkeiten zu gewähren, soweit Sicherheits- und wirtschaftliche Erwägungen dies gestatten.

T. Yates

Berichterstatter

T. Yates (Britischer Landesverband der Seeleute): Zu dem Bericht, der Euch vorgelegt worden ist, habe ich nur noch hinzuzufügen, daß ich dem Sekretariat im Namen der Seeleute offiziell den Dank für seinen ausgezeichneten Bericht aussprechen möchte. Ich beantrage daher die Billigung des Berichtes.

Der Bericht wird einstimmig gutgeheißen.

Der Präsident ersucht nunmehr Kollegen R. Lapeyre, dem Kongreß den Bericht über die

Konferenz der Sektion des Personals der Zivilluffahrt

vorzulegen.

Die Sektion für Zivilluffahrt trat am 18. Juli 1954 zusammen. Die folgenden Organisationen waren vertreten:

Land	Organisation	Vertreter
Belgien	Centrale Générale des Services Publics	A. Valkeners
	Fédération des Travaux Publics et des Transports (Aviation Civile) . .	R. Lapeyre
Frankreich		J. Dó
	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	J. Steldinger

Land	Organisation	Vertreter
Großbritannien	Navigators' & Engineer Officers' Union	Lord Winster D.S.Tennant
	Radio Officers' Union	J. Gregory
	Transport and General Workers' Union	D. Lamb C. Prescott
		S. Tonkin
Niederlande	Federatie van Verenigingen van vliegend Personeel	J. Post
Schweden	Svenska Transportarbetareförbundet	E. Hedenby
	Handelstjänstemannaförbundet	N. Peterson R. Lindfors H. Wallén
Schweiz	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste, Sektion Luftfahrt	H. Pfeiffer K. Meyer
Vereinigte Staaten	Air Line Pilots' Association, International	D. Follows

Die Internationale Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA) war durch zwei Beobachter, und zwar durch D. Follows und Captain C. Jackson, und die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) durch M. Khan vertreten.

Die niederländische Föderation des fliegenden Personals hatte sich telegraphisch für die Abwesenheit eines Vertreters entschuldigt.

Im Namen des Sekretariats wohnten der Sitzung der Generalsekretär und Kollege C. Godfrey bei.

Die Konferenz faßte die folgenden Beschlüsse:

Punkt 1 der Tagesordnung: Wahl des Vorsitzenden der Sektion

Kollege R. Lapeyre von der Fédération des Travaux Publics et des Transports wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion wiedergewählt.

Punkt 2 der Tagesordnung: Wahl des 2. Vorsitzenden der Sektion

Wenn der Vorsitzende der Sektion von einer Organisation des Bodenpersonals gestellt wird, ist es üblich, einen 2. Vorsitzenden zu ernennen, der von der Unterabteilung der Sektion für das fliegende Personal nominiert wird. Da Kollege Lapeyre einen Verband des Bodenpersonals vertritt, wurde Kollege Stolz (belgische Verkehrspiloten) einstimmig zum 2. Vorsitzenden wiedergewählt.

Im Hinblick auf die unvermeidliche Abwesenheit des Kollegen Stolz erklärte der Generalsekretär der ITF, es sei nicht üblich, der Wahl eines Kandidaten zuzustimmen, der nicht als Delegierter anwesend war. In diesem Falle könnte jedoch eine Ausnahme gemacht werden, insbesondere, da Kollege Valkeners, ein Funktionär des Verbandes des Kollegen Stolz, anwesend war und der Nominierung zugestimmt hatte.

Punkt 3 der Tagesordnung: Tätigkeitsbericht 1952/53

Der Bericht der Sektion für die Periode 1952/53 wurde einstimmig gebilligt.

Punkt 4 der Tagesordnung: Ergänzender Tätigkeitsbericht, Januar bis Juli 1954

Als Ergebnis einer Diskussion über die Tagung von IFALPA vom 29. März bis 2. April 1954 in Zürich, auf der die ITF durch Kollegen C. Godfrey vom Sekretariat als Beobachter vertreten war, und insbesondere unter Bezugnahme auf eine Resolution über Verwendung von fliegendem Personal in mehrfacher Eigenschaft, die im Gegensatz zu einer Resolution der ITF über die gleiche Frage stand, ergab sich der Beschluß, an IFALPA heranzutreten und eine weitere Diskussion auf einer gemeinsamen Sitzung der beiden Internationalen zu ermöglichen.

Punkt 5 der Tagesordnung: Gewerkschaftliche Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt

Die Konferenz brachte die einmütige Ansicht zum Ausdruck, daß es bei einem so internationalen Verkehrsträger wie die Zivilluftfahrt, von allergrößter Bedeutung wäre, alle Verwendungsgruppen des Personals innerhalb der ITF gewerkschaftlich zu erfassen. Der deutsche Mitgliedsverband, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, hatte eine diesbezügliche Resolution unterbreitet, die einstimmig gebilligt wurde und deren Text im Anhang zu dem vorliegenden Bericht enthalten ist.

Kollege Pfeiffer (Schweiz) lieferte einen konkreten Beweis für die Notwendigkeit der engsten internationalen Zusammenarbeit aller Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt. Ein vor kurzem von den norwegischen Metallarbeitern (kein Mitgliedsverband der ITF) aufgerufener Streik hatte Rückwirkungen in der Schweiz zur Folge. Das dänische und schwedische Bodenpersonal hatte die Bedienung von Flugzeugen der SAS verweigert, deren Leitung in Zürich um Durchführung von Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten an den Flugzeugen angesucht hatte. Trotz des Druckes von seiten der Leitung der Swissair hatte sich unser schwedischer Mitgliedsverband im Interesse der internationalen Solidarität im Namen des Bodenpersonals geweigert, diese Arbeiten durchführen zu lassen und dadurch ohne Zweifel wesentlich zum Erfolg des Streiks beigetragen. Kollege Pfeiffer appellierte um möglichst rasche Aussendung von Informationen über Streiks durch das Sekretariat der ITF, was der Generalsekretär der ITF versprach. Der norwegische Metallarbeiterverband war ersucht worden, den Beitritt zur ITF zu erwägen. Die Konferenz schloß sich den Bemerkungen des Generalsekretärs der ITF an, der betont hatte, daß die Mitgliedsverbände von Solidaritätsaktionen Abstand nehmen sollten, bevor sie das Sekretariat zu Rate gezogen hatten, da es vorgekommen war, daß Mitgliedsverbände anlässlich eines von ihnen ausgerufenen Streiks ausdrücklich darum ersucht hatten, keine Solidaritätsaktionen durchzuführen.

Außerdem stimmte die Konferenz der Auffassung zu, daß gewisse Streiks einen politischen Hintergrund haben könnten und daß es der bona fide demokratischen, freien Gewerkschaftsbewegung zum Nachteil gereichen würde, wenn sich die Mitgliedsverbände in irgendeine politische Aktion verwickeln ließen.

Der Bericht des Sekretariats wurde gebilligt.

Gewerkschaftliche Zusammenarbeit zwischen Boden- und fliegendem Personal

Der Bericht über diesen Punkt wurde einstimmig gebilligt.

Wahl der Ausschüsse der Sektionsabteilungen

Da man zu der Ansicht gelangt war, daß Sitzungen der Abteilungsausschüsse zwischen Konferenzen der Sektionsabteilungen oder der gesamten Sektion nicht mehr notwendig waren, wurde beschlossen, jedem Mitgliedsverband einen Sitz auf solchen Konferenzen einzuräumen.

Koordinierung des Luftverkehrs Westeuropas

Die Konferenz nahm Kenntnis davon, daß der ITF und dem IBFG die Teilnahme an der vor kurzem in Straßburg abgehaltenen Konferenz über westeuropäischen Luftverkehr unter dem Vorwand verweigert worden war, daß das diesbezügliche Ansuchen zu spät beim Sekretariat von ICAO eingelangt war. Es war nunmehr bekannt, daß es sich hier um einen absichtlichen Versuch handelte, die Vertreter der Gewerkschaftsbewegung von der Konferenz fernzuhalten. Außerdem wurde beschlossen, gegen diese Vorgangsweise schärfsten Protest einzulegen und die Vertretung der Gewerkschaften auf jeder zukünftigen regionalen oder internationalen Konferenz von Regierungsvertretern zu fordern, die irgendeinem Aspekt der Zivilluftfahrt gewidmet war. Der Wortlaut der Resolution, die einstimmig gebilligt wurde, ist in der Beilage enthalten. Man beschloß ferner, daß die Mitgliedsverbände angesichts der Tatsache, daß die Gewerkschaften eventuell nur durch Beobachter vertreten sein könnten, mit ihren nationalen Regierungsdelegationen Fühlung nehmen sollten, um zu gewährleisten, daß sie über die Stellungnahme der Gewerkschaften zu den jeweils zur Debatte gelangenden Fragen vollkommen im Bilde waren.

Tätigkeit der IAO in bezug auf den paritätischen Luftverkehrsausschuß

Die Delegierten beschwerten sich darüber, daß der Verwaltungsrat des IAA noch immer keinen endgültigen Beschluß über die Errichtung eines paritätischen Luftverkehrsausschusses gefaßt hatte, den die Konferenz der ITF für das Personal der Zivilluftfahrt im Juni 1953 mittels Resolutionen anempfohlen hatte. Die Konferenz brachte ihre tiefe Enttäuschung darüber zum Ausdruck, daß die IAO es versäumt hatte, sich der sozialen Probleme der Industrie anzunehmen und beschloß, dem Kongreß zu empfehlen, gegen dieses langsame Verfahren Protest einzulegen. Die einstimmig gebilligte Resolution, die sich hierauf bezieht, ist in der Beilage zum vorliegenden Bericht enthalten.

Anhang.

Resolutionen, die dem Kongreß vorgelegt wurden:

Resolution über die einheitliche Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt

In der Erwägung,

daß die internationale Luftfahrt ständig an Bedeutung zunimmt und

daß sozialpolitische Probleme für das Personal der Luftfahrtgesellschaften wie auch der Flughäfen einer gerechten und international tragbaren Lösung zugeführt werden sollten,

daß die Verhältnisse in dem jüngsten Zweig der internationalen Verkehrswirtschaft, dem Luftfahrtwesen, in den einzelnen Ländern in bezug auf die gewerkschaftliche Interessenvertretung sehr unterschiedlich sind und die in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen beschäftigten Arbeitnehmerkategorien zum Teil Gewerkschaftsverbänden angehören, die nicht Mitglieder der ITF sind,

daß die Erfahrung bewiesen hat, daß der Aufbau und die Ausgestaltung eines Systems der sozialen Sicherung für die in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen Beschäftigten nicht durch zahlenmäßig schwache Organisationen, die z. T. ohne genügenden Kontakt miteinander vorhanden sind, erreicht werden kann und die Weiträumigkeit des Luftverkehrs über die Grenzen der Nationen und Erdteile hinaus eine engere internationale Zusammenarbeit, als sie bisher geübt wurde, erforderlich macht,

empfiehlt der 23. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, versammelt in London vom 16. bis 24. Juli 1954, diesen Verbänden für diejenigen Mitglieder, die in Luftfahrtgesellschaften oder auf Flugplätzen beschäftigt sind, die Mitgliedschaft in der Internationalen Transportarbeiterföderation zu erwerben und, um ihre Wirksamkeit durch Beitritt zur ITF zu erhöhen und dadurch die Erreichung dieses Zieles zu erleichtern.

beauftragt das Sekretariat der ITF, die Verbindung zu den Gewerkschaften, die Arbeitnehmer in Luftfahrtgesellschaften und auf Flugplätzen als Mitglieder haben und die der ITF bisher nicht angehören, aufzunehmen.

Resolution über Anwesenheit von Vertretern der ITF auf Zwischenstaatlichen Luftverkehrstagen

Der 23. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, versammelt in London vom 16. bis 24. Juli 1954,

nimmt mit Besorgnis Kenntnis von der Politik von ICAO, den zuständigen gewerkschaftlichen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt den Konsultativstatus zu verweigern, dessen Gewährung für notwendig erachtet wird, insbesondere wenn wichtige Fragen, die mit der Sicherheit des Personals in unmittelbarem Zusammenhang stehen, zur Debatte gelangen,

protestiert gegen den Ausschluß der ITF von der Konferenz über die Koordinierung des europäischen Luftverkehrs, die vom 21. April bis 8. Mai in Straßburg stattfand, und

fordert die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt auf, ihre Stellungnahme zur Frage der Vertretung der Gewerkschaften auf derartigen Tagungen einer Revision zu unterziehen und erhebt Anspruch auf Beteiligung auf konsultativer Basis, auf etwaigen späteren, regionalen oder internationalen Zivilluftfahrttagungen.

Resolution über den paritätischen Luftfahrt Ausschuß der IAO

Der 23. Kongreß der Internationalen Transportarbeiterföderation, versammelt in London vom 16. bis 24. Juli 1954,

erinnert an die von der Sektionskonferenz der ITF für das fliegende Personal im Juli 1953 in Paris gebilligte Resolution, in der die Forderung nach Schaffung der erforderlichen Maschinerie zur Behandlung der sozialen Probleme der Industrie durch die Internationale Arbeitsorganisation erhoben wurde;

bringt sein tiefes Bedauern darüber zum Ausdruck, daß der Verwaltungsrat des IAA bisher noch keinen Beschluß über diese Angelegenheit gefaßt hat, der allergrößte Bedeutung zukommt,

empfiehlt

- a) den Generaldirektor des IAA zu ersuchen, im Verwaltungsrat diese Frage auf seiner Herbstsession 1954 vorzulegen;
- b) an den Verwaltungsrat neuerdings die dringende Aufforderung zu richten, so bald wie möglich der Schaffung eines besonderen Ausschusses für Zivilluftfahrt zuzustimmen, der als technisches beratendes Organ des Verwaltungsrates in bezug auf soziale Probleme der Zivilluftfahrt dienen würde;
- c) innerhalb des Sekretariats des Internationalen Arbeitsamts eine Sondersektion zur Behandlung dieser Probleme zu errichten.

R. Lapeyre,
Berichterstatte

R. Lapeyre (Föderation des Personals der Zivilluftfahrt, Frankreich): Unter den zehn Punkten der Tagesordnung befinden sich drei, auf die ich den Kongreß besonders aufmerksam machen möchte. Der erste davon ist eine Resolution, in der die Konsolidierung der Gewerkschaften des Personals der Zivilluftfahrt gefordert wird, da klare Beweise dafür vorliegen, daß die Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt vielfach nicht die Unterstützung von seiten anderer Organisationen erhalten, auf die sie Anspruch haben. Zweitens möchte ich die Resolution erwähnen, in der dagegen protestiert wird, daß der ITF eine Vertretung auf der Straßburger Konferenz für Koordinierung des europäischen Luftverkehrs verweigert wurde, und drittens liegt eine Resolution vor, in der die ITF den Wunsch zum Ausdruck bringt, daß der Verwaltungsrat des IAA einen Sonderausschuß für Zivilluftfahrt errichten möge.

M. Quill (Amerikanischer Transportarbeiterverband): Als Delegierter des amerikanischen Transportarbeiterverbandes vertrete ich rund 17 500 Ar-

beitnehmer der Zivilluftfahrt. Einige der Probleme, denen wir uns gegenübersehen, stehen in engem Zusammenhang mit denen, die im Bericht angeschnitten werden. Wir gehören der ITF erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit an und nach meiner Rückkehr nach den Vereinigten Staaten werde ich dem Sekretär schriftlich Bericht erstatten und allen, die an den Problemen der Zivilluftfahrt interessiert sind, Abschriften dieses Berichtes zusenden.

Der Bericht wird auf Grund des Ergebnisses der Abstimmung einstimmig gebilligt.

Der Präsident erteilt daraufhin Kollegen Hildebrand das Wort zur Berichterstattung über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer.

Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion

Die Konferenz trat am Sonntagmorgen, 18. Juli 1954, zusammen. Anwesend waren die Vertreter und Beobachter der angeschlossenen Fischerverbände.

Wahlen

H. Hildebrand (Deutschland) wurde zum Vorsitzenden der Sektion gewählt und zum Berichterstatler an den Kongreß bestimmt. Die Konferenz war der Meinung, daß bei einer so kleinen Sektion, wie die der Hochseefischer, die Einsetzung eines eigenen Ausschusses unnötig sei. Sektionskonferenzen seien gemäß den Satzungen der ITF einzuberufen, wobei ihre Zusammensetzung von der jeweiligen Tagesordnung abhängig sein würde.

Folgende Vertreter der einzelnen Länder wurden bestimmt:

Belgien	<i>R. Dekeyzer</i>
Deutschland	<i>H. Hildebrand</i>
Holland	<i>A. de Boon</i>
Japan	<i>K. Takahashi</i>
Norwegen	<i>A. Haugen</i>

Die übrigen Länder wurden aufgefordert, die Namen ihrer Vertreter schriftlich bekanntzugeben.

Tätigkeitsbericht

Im Laufe der Aussprache, die der Annahme des Tätigkeitsberichtes der Sektion für die zwei abgelaufenen Berichtsjahre vorausging, wurden folgende Fragen behandelt:

IAO-Sachverständigenausschuß für Hochseefischerei

Die Konferenz nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, daß dieser Ausschuß ins Leben gerufen und die vier ihm angehörigen Vertreter der Hochseefischer von ITF-Verbänden gestellt wurden, ferner daß die erste Sitzung vom 25. Oktober bis 5. November 1954 stattfinden wird. Es wurde beschlossen, die Vertreter der Fischer unmittelbar vor der Ausschußsitzung zusammentreten zu lassen, um eine gemeinsame Stellungnahme zu den vier Punkten der Tagesordnung auszuarbeiten, also den Punkten Mindestalter beim Eintritt in die Industrie, ärztliche Untersuchung, Heuerverträge und Unfallversicherung.

Eine Resolution, in der die IAO aufgefordert wird, Fragen der Hochseefischerei, sofern sie als reif für eine internationale Aktion angesehen werden, auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1955 zu setzen, wird dem Kongreß zur Annahme vorgelegt werden. (Siehe in der Folge den Text der Resolution.)

Einschränkungen der Freiheit der Meere

Ein japanischer Vertreter verwies auf die Unglücksfälle von japanischen Hochseefischern, die durch die letzten Experimente mit Atomwaffen verursacht wurden sowie auf die Tatsache einer radioaktiven Verseuchung des Fanggutes. Er verlangte dringend die Einleitung von Schritten zum Schutze der Hochseefischer vor diesen Gefahren. Der belgische Vertreter betonte ebenfalls die vorliegende Bedrohung des Lebens, der Gesundheit und des Lebensunterhaltes der Hochseefischer.

In der darauffolgenden Diskussion erinnerte ein norwegischer Delegierter daran, daß laufend internationale Konferenzen stattfinden, die zu Maßnahmen führen, welche die Lebensinteressen der Fischereiindustrie und der dort beschäftigten Arbeiter berühren. Schon der Stuttgarter Kongreß der ITF (1950) hatte eine Resolution angenommen, in der verlangt wurde, daß bei solchen Konferenzen Vertreter der Hochseefischer in die betreffenden Landesdelegationen aufgenommen werden sollten. Es wurde beschlossen, diese Resolution aufs neue zu bekräftigen.

Der Generalsekretär erklärte, nach den beklagenswerten Unglücksfällen infolge von Experimenten mit der Wasserstoffbombe habe sich der Landesverband der japanischen Seeleute an die ITF gewandt, um von ihr eine Protestaktion zu verlangen. Das amerikanische Mitglied des Exekutivkomitees der ITF habe daraufhin Schritte bei hohen Amtsstellen unternommen, die mit Fragen der Atomenergie betraut sind. Obgleich aus Sicherheitsgründen keine Einzelheiten mitgeteilt wurden, habe man die ausdrückliche Zusicherung erhalten, daß in Zukunft der Vermeidung ähnlicher Vorfälle die größte Aufmerksamkeit geschenkt werden würde. Es wurde beschlossen, eine Resolution, die Besorgnis über die Vorkommnisse ausdrückt und von den zuständigen Stellen Vorbeugungsmaßnahmen verlangt, dem Kongreß zur Annahme zu empfehlen. (Siehe in der Folge den Wortlaut der Resolution.)

Von der Sektionskonferenz der Hochseefischer dem Kongreß vorzulegende Resolutionen

1. Fragen der Hochseefischerei und die IAO

Der Kongreß etc.

stellt mit Befriedigung fest, daß der Verwaltungsrat der IAO die Einsetzung eines Sachverständigenausschusses für Hochseefischerei beschlossen hat, und

nimmt zur Kenntnis, daß die erste Sitzung dieses Ausschusses im Oktober 1954 zusammentreten wird, um vier die Arbeitsverhältnisse der Hochseefischer betreffende Fragen zu behandeln (d. h. Mindestalter beim Eintritt in die Industrie, ärztliche Untersuchung, Heuerverträge und Unfallversicherung) sowie um dem Verwaltungsrat der IAO Vorschläge darüber zu unterbreiten, welche dieser Fragen in ein

Stadium eingetreten seien, das sie eine internationale Aktion rechtfertige, und welche Formen und Ausmaße eine solche Aktion haben solle. Der Kongreß spricht sich dafür aus, daß auf Grund der Empfehlungen der ersten Sitzung des Sachverständigenausschusses für Hochseefischerei der Generaldirektor des IAA ersucht werden solle, dem Verwaltungsrat der IAO vorzuschlagen, die vom Sachverständigenausschuß für eine internationale Aktion empfohlenen Fragen auf die Tagesordnung der 39. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (1955) zu setzen.

2. Willkürliche Einschränkungen der Freiheit der Meere

In Anbetracht der Tatsache, daß Versuche mit Atomwaffen, die auf hoher See durchgeführt werden, eine schwerwiegende Bedrohung des Lebens und der Gesundheit von Hochseefischern und Seeleuten bedeuten, die ihrer normalen Beschäftigung nachgehen,

in der Erkenntnis, daß die Auswirkungen der durch solche Versuche verursachten Radioaktivität den Fischbestand ernstlich schädigen und dem Lebensunterhalt und der Volkswirtschaft gewisser Länder schwere Schäden zufügen können,

in Anbetracht der Tatsache, daß gewisse Länder versucht haben, ihre Hoheitsgewässer ohne Berücksichtigung der Wohlfahrt anderer Länder und der in diesem Zusammenhang traditionell gewährten Grundsätze auszudehnen,

daß sich immer mehr die Tendenz bemerkbar macht, internationale Tagungen über die Hochseefischerei abzuhalten und internationale Maßnahmen betr. die Fischerei ohne Beratungen mit oder ohne Beteiligung der Arbeitnehmer der Industrie zu billigen, bringt der Kongreß etc.

seine ernststen Befürchtungen über die verschiedenen willkürlichen Beschränkungen der traditionellen Freiheit der Meere zum Ausdruck, appelliert an die Vereinten Nationen, wirksame und dringende Schritte zu unternehmen, um zu gewährleisten, daß bei gefährlichen Experimenten im Dienste der Landesverteidigung oder zu andern Zwecken, die auf hoher See durchgeführt werden, die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden wie z. B. zeitgerechte Benachrichtigung und Festsetzung einer genügend weiten Sicherheitszone, um eine Wiederholung der Unglücksfälle und Einbußen an Menschenleben zu vermeiden, wie sie sich ereignet haben,

bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß die Internationale Rechtskommission der Vereinten Nationen erfolgreich und rechtzeitig ihre Arbeiten beenden wird, die auf die Schaffung einer internationalen Gesetzgebung und Organen zur Behandlung des Problems der Hoheitsgewässer abzielen, und

appelliert neuerdings an die Regierungen, Vertreter der Hochseefischer in ihre Delegationen zu internationalen Tagungen und in Untersuchungskommissionen einzubeziehen, die Fragen der Hochseefischerei gewidmet sind.

H. Hildebrand (Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland) beantragt offiziell die Billigung des Berichtes über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer, *der einstimmig gutgeheißen wird.*

Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses

Der Präsident gibt bekannt, daß die britische Delegation die Kollegen W. J. P. Webber, A. Hallworth, T. Yates und J. S. Campbell als Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses nominiert hat. Er fragt, ob der Kongreß mit diesen Nominierungen einverstanden ist.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Geschenk des finnischen Seeleuteverbandes

Der Präsident gibt bekannt, daß der finnische Seeleuteverband den Wunsch zum Ausdruck gebracht hat, der ITF zum Zeichen seiner Loyalität und langen Zugehörigkeit das schöne Modell des Segelschiffes zu überreichen, das vor dem Rednerpult aufgestellt ist. Er ersucht Kollegen Wälläri, die Überreichung vorzunehmen.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuteverband): Herr Vorsitzender und Delegierte: Der finnische Seeleuteverband gehört der ITF seit seiner Existenz als selbständige Organisation an. Am Anfang der zwanziger Jahre waren die finnischen Seeleute der ITF bereits über den finnischen Transportarbeiterverband angeschlossen. 1930 wurden wir eine unabhängige Organisation und sind seither unserer großen ITF angeschlossen. Als 1933 eine Regierung mit faschistischen Tendenzen in Finnland an der Macht war, erhielten wir von der ITF und ihren Mitgliedsorganisationen sehr wertvolle Unterstützung, als unser Verband als erster Verband in Finnland den offenen Kampf gegen die Regierung aufnahm. Insbesondere die skandinavischen Gewerkschaften halfen bei der Finanzierung unseres Streiks mit, der vier Monate dauerte und auch die britischen Gewerkschaften waren uns dabei behilflich, indem sie einen Boykott androhten, der die finnischen Reeder veranlaßte, uns wesentliche Erhöhungen unserer Heuern zuzugestehen. Während dieser ganzen Aktion lag die Leitung in den Händen der ITF. Selbst während des Krieges, als Finnland auf der Seite Deutschlands stand, hielt der finnische Seeleuteverband direkte Verbindungen zur ITF über unseren alten Kollegen Charles Lindley aufrecht und wir unterstützten die Tätigkeit der ITF auf praktische Weise während des ganzen Krieges.

Seit Kriegsende ist es dem finnischen Seeleuteverband gelungen, das Niveau der Heuern und Arbeitsbedingungen seiner Mitglieder fast dem anderer nordischen Länder anzugleichen und wir wissen die Unterstützung und Anleitungen, die wir von der ITF erhalten haben, sehr zu schätzen. Aus diesem Grunde möchte unser Verband der ITF dieses Modell eines Segelschiffes zum Geschenk machen, das von einem unserer Veteranen gebaut wurde, der selbst auf Schiffen dieser Art Dienst leistete. Das grobe Vorbild dieses Modells, die „Passat“, wurde 1911 gebaut und liegt noch immer in einem deutschen Hafen vor Anker. Ich hoffe, daß die ITF das Modell zur Erinnerung an die vergangene Zeit der Segelschiffe entgegenehmen wird und überreiche hiermit dem Generalsekretär, Kollegen Becu, dieses Geschenk als Zeichen unserer Solidarität, zusammen mit einer Geschichte der Segelschiffe in Finnland.

Der Generalsekretär: Im Namen des Kongresses und im Namen jener Mitglieder der ITF, die heute hier nicht vertreten sind, möchte ich dem finnischen Seeleuteverband meinen herzlichsten Dank für dieses schöne Zeichen der Anerkennung der Dienste aussprechen, die zu leisten uns ein

Vergnügen war. Ich sage ein Vergnügen, da uns nichts größere Freude bereitet, als in der Lage zu sein, einen jener Dienste zu erweisen, die nur durch den Geist der Zusammenarbeit ermöglicht werden, der seit jeher in unserer großen Internationale die Regel ist.

Indem ich meinen Dank zum Ausdruck bringe, möchte ich gleichzeitig die unentwegte Loyalität unterstreichen, die seit je für den finnischen Seeleuteverband so charakteristisch ist und den hervorragenden Geist der Zusammenarbeit zwischen dem finnischen Verband und den übrigen Mitgliedsverbänden der Seeleute. Nie haben wir umsonst an den finnischen Verband um Beistand bei einer Aktion oder um sonstige Unterstützung appellieren müssen, den er anderen Mitgliedern der ITF zu leisten in der Lage gewesen ist.

Als Beispiel für den finnischen Seeleuteverband so bezeichnenden außergewöhnlichen internationalen Geist möchte ich an dieser Stelle anführen, daß es keinen finnischen Seemann gibt, dessen Heuerbuch keine ITF-Marke aufweist. Vor vielen Jahren gab die ITF eine Sondermarke heraus, die die Seeleute in ihre Heuerbücher einklebten, um zu beweisen, daß sie Mitglieder der ITF waren. Jetzt lassen wir diese Marken wieder drucken. Aber als wir diesen Brauch eine Zeitlang unterbrachen, legte der finnische Seeleuteverband Wert darauf, sie selbst zu drucken, und an seine Mitglieder auf der ganzen Welt zu verteilen. So ausgeprägt ist der Geist der internationalen Solidarität des finnischen Seeleuteverbandes.

Finnland ist seit jeher wegen seiner Segelschiffe bekannt, und die meisten Schiffe, die sich noch im Einsatz befinden, wurden dort gebaut. Ich kann mich an dieses schöne Schiff erinnern, das einmal in Antwerpen vor Anker lag. Damals versuchte ich sogar, den Stadtrat von Antwerpen zu bewegen, es zur Erinnerung an die alte Zeit anzukaufen und in einem Seemannsheim aufzustellen, aber meinen Bemühungen war kein Erfolg beschieden. Es hat viele Stürme durchgemacht und fährt noch immer, was man auch von der ITF sagen kann.

Dem Kollegen Wälläri möchte ich sagen, daß die ITF, wenn sich jedermann die Zusammenarbeit des finnischen Seeleuteverbandes mit ihr zum Beispiel nimmt, bestimmt immer stärker werden wird. Kollege Wälläri, meinen allerbesten Dank!

Der Präsident ersucht daraufhin Kollegen Tiffin, dem Kongreß den

Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer vorzulegen.

Die Sektion der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer hielten am 18. und 19. Juli eine gemeinsame Konferenz ab. Bei der ersten Sitzung wurde Kollege Tiffin zum Vorsitzenden der Konferenz gewählt. Auf der Tagesordnung der Konferenz stand die Beratung des Berichtes über die Koordinierung des europäischen Verkehrswesens. Die Konferenz ergänzte die Tagesordnung mit den Anträgen 11 und 19, die das Exekutivkomitee an sie überwiesen hatte.

Der Antrag 11 betr. Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen, und besonders die darin enthaltene Forderung nach besonderen Verkehrsgerichten, löste eine ausgedehnte Diskussion aus. Allgemein wurde Abneigung bekundet gegenüber besonderen Verkehrsgerichten und verwiesen auf die üblen Er-

fahrungen, die mit derartigen Gerichten in totalitären Staaten gemacht worden sind, wo Todesurteile ausgesprochen und innerhalb von 48 Stunden vollstreckt werden. Der Wortführer der japanischen Antragsteller, Kollege Doman, teilte der Konferenz mit, daß das Problem in Japan sehr dringend sei, und bat die Konferenz um Unterstützung. Er nahm einen Vorschlag des Sekretärs an dahingehend, daß aus dem Antrag die Forderung nach Einrichtung von Verkehrsgerichten gestrichen werde und weiterhin die Anregung gemacht werden soll, daß sachverständige Berater der ordentlichen Gerichte angewiesen werden sollen unter Mitwirkung der zuständigen Gewerkschaften. Die Konferenz stimmte dem Vorschlage ebenfalls zu.

Weiter wurde ausgeführt, daß das Problem schon auf das Arbeitsprogramm der Sektionen der Arbeiter im Straßenverkehr und der Eisenbahner gesetzt worden sei auf Grund eines Antrages der japanischen Organisationen, der vom Stockholmer Kongreß angenommen wurde. Die beiden Sektionsausschüsse sind der Auffassung, daß ein Vergleich angestellt werden muß zwischen den Grundsätzen, die den Disziplinarordnungen und den Bestimmungen der einschlägigen Strafgesetzbücher und Bürgerlichen Gesetzbücher zugrunde liegen. Erst wenn dieser Vergleich gemacht ist, ist es möglich zu erwägen, ob die ITF etwas zu den in den verschiedenen Ländern gepflogenen Rechtsgrundsätzen zu sagen hat. Weiterhin muß ein Vergleich angestellt werden zwischen den Verfahren, die bei Verkehrsunfällen angewandt werden, um zu sehen, ob aus den guten Erfahrungen der einen Länder Lehren gezogen werden können für andere.

Das Sekretariat hat bereits einen Anfang gemacht mit der Arbeit und ist zur Zeit mit einer Untersuchung der Lage in einigen wenigen Ländern, vornehmlich Deutschland, beschäftigt. Die Arbeit muß anfangs auf wenige Länder beschränkt werden, um die notwendigen Erfahrungen zu sammeln für die Ausdehnung der Untersuchung auf andere Länder.

Die gemäß den Anweisungen der Konferenz abgeänderte EntschlieÙung lautet wie folgt:

Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen

Die Ursachen von Unfällen im modernen Eisenbahn- und Straßenverkehr sind oft sehr komplexer Natur und können häufig nur von erfahrenen Sachverständigen ausfindig gemacht werden.

Die Gerichtshöfe, die in Verkehrsunfallsachen urteilen müssen, bestehen meistens aus Personen, die nicht die erforderlichen technischen Kenntnisse und besonderen Erfahrungen besitzen, die notwendig sind, um mit Sicherheit die Verantwortlichkeit der Urheber und der Opfer von Unfällen festlegen zu können. Folglich sind die legitimen Interessen von Transportarbeitern, gegen die ein Gerichtsverfahren auf Grund der Anklage eingeleitet wird, einen Unfall verschuldet zu haben, oft gefährdet.

Der Kongreß erhebt daher die Forderung, daß den Gerichten, denen die Behandlung von Verkehrsunfällen zufällt, Sachverständige in beratender Eigenschaft beigeordnet werden und daß den zuständigen Gewerkschaften das Recht eingeräumt werden muß, bei der Auswahl von sachverständigen Gerichtsberatern mitzuwirken.

Der Kongreß bestätigt den Beschluß der Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr, über die Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen eine Erhebung anzustellen.

Der Vertreter des französischen Transportarbeiterverbandes stimmte den Beschlüssen der Konferenz grundsätzlich nicht zu; er vertrat die Ansicht, daß der Gegenstand sich nicht für Beratungen auf internationaler Ebene eigne.

Antrag 19 — 40-Stunden-Woche

Die Beratung dieses Antrages ergab, daß die Meinungen über den Inhalt des Antrages auseinanderlaufen. Es wurde darauf verwiesen, daß die Zeit noch nicht gekommen ist, an die Einführung der 40-Stunden-Woche allgemein zu denken, weil in einer Reihe von Ländern, darunter auch fortschrittliche industrielle Länder, das Prinzip der 48-Stunden-Woche noch nicht lückenlos angewandt ist. In der Aussprache wurde die einschlägige Entschliebung des Stuttgarter Kongresses erwähnt und dargelegt, daß die in dieser Entschliebung geschilderte Lage im großen und ganzen noch unverändert ist.

Die Aussprache über die ergänzenden Forderungen betr. Schichtdauer, Pausen und Ruhepausen zeigte, daß auch in dieser Beziehung die Auffassungen nicht einstimmig sind. Dies ist weitgehend auf langjährige nationale Gepflogenheit zurückzuführen. Die Antragsteller erklärten sich bereit, diesen Teil der Entschliebung fallenzulassen.

Der Antrag sah ferner vor, daß das Exekutivkomitee beauftragt werde, beim Internationalen Arbeitsamt und den sonstigen zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen darauf hinzuwirken, die Einführung der 40-Stunden-Woche durch eine Internationale Konvention zu fördern.

Der Stellvertretende Generalsekretär der ITF hielt es für unerwünscht, dem Exekutivkomitee einen solch formellen Auftrag zu erteilen, da die Aussichten, in naher Zukunft bei der Internationalen Arbeitsorganisation mit einem solchen Antrag durchzudringen, äußerst gering sind.

Nichtsdestoweniger war die Konferenz der Auffassung, daß die 40-Stunden-Woche für den sozialen Fortschritt, die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in gewissen Ländern und die Nutzbarmachung des technischen Fortschritts nötig ist und daß ein ITF-Kongreß eine geeignete Gelegenheit bietet für eine Kundgebung zugunsten dieser Forderung. Sie nahm daher den Vorschlag an, den Antrag in diesem Sinne abzuändern. Da es an Zeit fehlte, den Wortlaut festzulegen, beauftragte sie das Sekretariat, in Zusammenarbeit mit dem Wortführer der Antragsteller, Koll. Jahn, den Wortlaut der Entschliebung festzulegen. Die so abgeänderte Entschliebung lautet wie folgt:

Entschliebung über die 40-Stunden-Woche

Der Kongreß unterstreicht die überragende Bedeutung einer strengen Begrenzung und Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten im Verkehrswesen.

Die Mißachtung des Übereinkommens von 1919 über den 8-Stunden-Tag bei gleichzeitiger ständiger Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs auf Schiene und Straße hat für die Sicherheit der Benutzer der Verkehrsmittel und Straßen und für die persönliche Sicherheit der im Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer verheerende Folgen. Die erschreckend hohen Zahlen der Unfallverletzten und Unfalltoten, die sich rapide vermehren, mit all ihren sachlichen, finanziellen und persönlichen Folgen sind in weitgehendem Um-

fange auf unzulängliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit oder auf Mißachtung der einschlägigen Regelungen zurückzuführen.

Der Kongreß spornt die angeschlossenen Organisationen und die zuständigen Behörden an, die jetzt im Verkehr geltenden Arbeits- und Ruhezeitregelungen zu prüfen mit dem Ziel, sie im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern, und ferner, die peinlich genaue Anwendung der Arbeits- und Ruhezeitregelungen durch wirksame Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen zu gewährleisten.

Darüber hinaus erklärt der Kongreß, daß der gegenwärtige Stand der technischen Entwicklung eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche mit vollem Lohnausgleich fordert. Er fordert alle Transportarbeiter und ihre Gewerkschaften auf, unermüdlich die Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben, um so rasch wie dies die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Lande gestatten oder die sozialen Verhältnisse es erfordern, die 40-Stunden-Woche zu verwirklichen.

Koordinierung des europäischen Verkehrs

Die gemeinsame Konferenz der drei Sektionen berücksichtigte in der Aussprache über den europäischen Verkehr die Ausführungen der Kollegen Kanne und Lapeyre in der Plenarsitzung. Die Diskussion ergab, daß den im Bericht vertretenen Auffassungen im großen und ganzen beigegeben wird.

Es gab Meinungsverschiedenheiten über die im letzten Absatz des Entschließungsentwurfes enthaltene Schlußfolgerung. Der für das Exekutivkomitee vorgesehene Auftrag wurde als zu ungenau und unzulänglich empfunden.

Lebhaft diskutiert wurde über das weitere Vorgehen. Allgemein wurde die Ausführung des Stockholmer Beschlusses gefordert, welcher die Einsetzung einer Studienkommission vorsieht. Ferner wurde unterstrichen, daß es notwendig sei, nach Wegen zu suchen, um über die Arbeiten der europäischen Verkehrsministerkonferenz genau unterrichtet zu sein, sich an diesen Arbeiten zu beteiligen und auf den Gang und die Richtung derselben Einfluß zu nehmen.

Der Stellvertretende Generalsekretär der ITF erklärte, daß eine das Sekretariat beratende Studienkommission für diese Aufgabe nicht genüge. Sollte es gelingen, mit der Ministerkonferenz eine Verständigung zu erzielen, die eine Beteiligung an den Arbeiten der Organe dieser Konferenz in einem namhaften Umfange ermöglicht, dann bedarf das Sekretariat der Mitarbeit eines Ausschusses, der groß genug ist, um eine angemessene Vertretung der beteiligten Interessen zu ermöglichen und klein genug, um ein wirksames Arbeitsorgan zu sein. Aus den Erklärungen mehrerer Redner ergab sich, daß die beteiligten Organisationen bereit sind, ihre Mitarbeit zu gewähren.

Da der Berichterstatter und die Redner sich weitgehend einig waren, beauftragte die Konferenz dieselben, sich über die Abänderung des letzten Absatzes des Entschließungsentwurfes zu einigen. Die auf Grund dieses Auftrages abgeänderte Entschließung lautet wie folgt:

Die wirtschaftliche Integration Europas ist für den Wohlstand und das Wohlergehen der europäischen Völker erforderlich, und eine

rationelle Organisation des Verkehrs ist eine Bedingung des Erfolgs der Anstrengungen, die auf diese Integration gerichtet sind.

Der Wirtschaftsnationalismus in der Verkehrspolitik der europäischen Länder führt zu einer unrationellen Organisation des Verkehrs und bildet somit ein Hindernis für die wirtschaftliche Integration Europas.

Außerdem führt die nationalistische Verkehrspolitik zu Überinvestitionen und zu unwirtschaftlicher Konkurrenz, deren Kosten von den Steuerzahlern, den Verkehrsbenutzern und den Transportarbeitern getragen werden.

Der Kongreß beauftragt das Exekutivkomitee, in Zusammenarbeit mit den beteiligten angeschlossenen Organisationen der westeuropäischen Länder einen Ausschuß einzusetzen, um dem Sekretariat Beistand zu leisten bei der Erfüllung der Aufgabe, die Tätigkeit der internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Organe, die sich mit Fragen des europäischen Verkehrs befassen, zu verfolgen und die Tätigkeit dieser Organe zu beeinflussen mit dem Ziele, aus der Verkehrspolitik der europäischen Länder alle Rivalitätsüberlegungen auszuschalten und den Abschluß von zweiseitigen oder mehrseitigen Abkommen über die Teilung des europäischen Verkehrs nach dem Grundsatz der Solidarität der europäischen Völker zu fördern.

A. E. Tiffin (Britischer Transportarbeiterverband): Ich lege dem Kongreß hiermit den Bericht der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Straßentransport und in der Binnenschifffahrt vor. Wie ihr daraus ersehen könnt, haben wir uns mit der Frage der Haftung bei Verkehrsunfällen beschäftigt. Unsere japanischen Kollegen haben die Errichtung besonderer gerichtlicher Instanzen vorgeschlagen, die sich mit derartigen Verkehrsunfällen zu beschäftigen hätten. Wie ihr aus dem Bericht ersehen werdet, hat sich die gemeinsame Konferenz jedoch gegen diesen Gedanken ausgesprochen. Sie hat jedoch beantragt, daß den ordentlichen Gerichten besonders geschulte Sachverständige beigeordnet werden sollten. Ferner gelangte ein Vorschlag über die 40-Stunden-Woche zur Debatte. Die Konferenz beschloß nach eingehender Diskussion, daß wir unsere Bemühungen fortsetzen und die ITF bei diesen Bemühungen um die Durchsetzung der 40-Stunden-Woche die Führung übernehmen sollte. Ferner lag ein Abänderungsvorschlag zum Dokument über die Koordination des europäischen Verkehrswesens vor.

Ich glaube, damit habe ich den Bericht zusammengefaßt und lege ihn dem Kongreß nun zur Billigung vor.

J. Christensson (Schwedischer Transportarbeiterverband) erklärt, er möchte zum Bericht der gemeinsamen Konferenz einige Bemerkungen machen, da er sich mit einigen Beschlüssen nicht einverstanden erklären kann. Die Konferenz hat sich gegen die Errichtung besonderer Verkehrsgerichtshöfe ausgesprochen, und eines der Argumente, das dabei ins Treffen geführt wurde, waren die unbefriedigenden Erfahrungen mit derartigen Instanzen in totalitären Ländern. Seines Erachtens ist dieses Argument nicht stichhaltig. Schlechte Erfahrungen kann man mit jeder gerichtlichen Instanz machen, ungeachtet des Landes und ungeachtet der Form der Regierung. Daß Gerichtshöfe in totalitären Ländern oft Werkzeuge der Regierung sind, ist allgemein bekannt.

Ferner wird im Bericht über die Konferenz erwähnt, daß die Zeit noch nicht gekommen sei, wo die allgemeine Einführung der 40-Stunden-Woche erwogen werden könnte, da in einer Anzahl von Ländern die 48-Stunden-Woche noch nicht hundertprozentig Anwendung findet. Trotzdem aber heißt es später, daß in Anbetracht des gegenwärtigen Stadiums der technologischen Entwicklung eine Herabsetzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden je Woche gerechtfertigt erscheint. Seines Erachtens liegt hier ein Widerspruch vor.

Schließlich ist er gegen den Gedanken, die Koordinierung des europäischen Verkehrswesens auf drei Verkehrsträger zu beschränken. Jeder Verkehrsträger werde davon berührt und alle sollten in die Koordinierung einbezogen werden. Die Zivilluftfahrt entziehe der Schifffahrt einen in stetiger Zunahme begriffenen Teil des Verkehrsaufkommens.

Der Präsident: Unser Kollege Christensson hat an der Konferenz teilgenommen. Nun, es geht nicht an, daß Du versuchst, nach einer eingehenden Diskussion, während der es Dir nicht gelang, Deine Kollegen von Deinem Gesichtspunkt zu überzeugen, das Problem neuerdings vor dem Kongreß zur Sprache zu bringen. Das sollte vollkommen klar sein. Es hätte überhaupt gar keinen Zweck, Sektioniskonferenzen zu veranstalten, wenn eine doppelte Diskussion stattzufinden hätte. Ich glaube, eine kurze Erklärung des Kollegen Tofahrn wäre am Platze, der Berichterstatter war, damit der Sachverhalt vollkommen klargestellt werde.

Der Stellvertretende Generalsekretär: In dem Bericht über die Konferenz heißt es im Hinblick auf besondere Verkehrsgerichtshöfe, daß in Anbetracht der schlechten Erfahrungen, die man mit ihnen in totalitären Ländern gemacht habe, eine allgemeine Abneigung gegen sie bestehe. Kollege Christensson sagt, dieses Argument sei nicht stichhaltig. Dies mag so sein, aber zur Zeit ist niemand, zumindest im Westen, bereit, sich zugunsten besonderer gerichtlicher Instanzen auszusprechen. Wir müssen die vorgeschlagene Umfrage ihren Gang nehmen lassen und wenn wir das Material eingesammelt haben und herausfinden, daß es wünschenswert wäre, auf unseren Beschluß zurückzukommen, gut, dann können wir ihn rückgängig machen und uns überlegen, ob wir das Beispiel der totalitären Länder nachahmen sollten oder nicht.

Was die 40-Stunden-Woche betrifft, enthält der Bericht einen Überblick über die Diskussion und über die darin ins Treffen geführten Argumente. Als Ergebnis dieser Diskussionen gelangte man zu der Auffassung, daß die Stuttgarter Resolution über die 40-Stunden-Woche nach wie vor Gültigkeit hat, in Anbetracht der Tatsache, daß sich an der Situation so gut wie nichts geändert hat. Nun werden die Transportarbeitergewerkschaften in der Stuttgarter Resolution aufgefordert, sich für eine Herabsetzung der Arbeitszeit einzusetzen, selbst wenn diese nicht für alle Transportarbeiter durchgesetzt werden könnte, sondern gewisse Gruppen zuerst berücksichtigt werden müssen, deren Arbeit besonders anstrengend ist, um zu versuchen, die Herabsetzung der Arbeitszeit zunächst für sie zu erreichen. Hier mag wohl ein gewisser Widerspruch vorliegen, aber die 40-Stunden-Woche bleibt nach wie vor unser Ziel. Mir scheint, daß man in der Gewerkschaftsbewegung nicht immer zwischen den Tatsachen von heute und den Idealen von morgen unterscheidet, so daß ein Widerspruch bestehen kann zwischen dem, was man heute als realistisch betrachtet und dem, was man sich in der Zukunft erhofft. Aber meines Erachtens besteht die normale

Funktion der Gewerkschaftsbewegung darin, beide Aspekte zu erwägen und ich möchte den Kongreß bitten, diesem Widerspruch keine allzugroße Bedeutung beizumessen.

Was die Koordinierung des Verkehrswesens in Europa betrifft, ist wohl richtig, daß dieses Problem über den Zuständigkeitsbereich des Straßenverkehrs und der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hinausgeht und daß wir die Schifffahrt oder genauer gesagt, die Küstenschifffahrt, ebenfalls berücksichtigen müssen, die etwas mit dem Problem zu tun hat und auch die Zivilluftfahrt. Aber es liegt auf der Hand, daß es bisher in keinem Lande möglich gewesen ist, alle die Verkehrsträger einer einzigen Behörde zu unterstellen. Im britischen Verkehrsgesetz, 1947, das bestimmt eine der fortschrittlichsten Gesetzgebungen in der Welt des Verkehrs darstellt, wurde nicht versucht, die Küstenschifffahrt oder die Zivilluftfahrt der britischen Transportkommission unterzuordnen. Nun, was sich nicht bewerkstelligen läßt, wenn nur ein einziges Land, wie Großbritannien in Betracht kommt, läßt sich bestimmt nicht verwirklichen, wenn man die europäischen Länder in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen hat. Eine einzige Behörde könnte sich unmöglich mit allen diesen Fragen auseinandersetzen. Wenn wir praktische Arbeit leisten wollen, dürfen wir nicht das Unmögliche versuchen.

J. Christensson (Schwedischer Transportarbeiterverband) erklärt, die nunmehr vorgebrachten Argumente seien früher nicht erwähnt worden. Er meint, wenn man sich mit der Frage der Koordinierung des Verkehrswesens beschäftigt, sollte man sich nicht um Gesetzgebungen konservativer Regierungen kümmern. Die ITF ist eine Föderation der Arbeiter und sollte von konservativen Gedankengängen keine wie immer geartete Notiz nehmen.

Der Präsident erklärt, Kollege Christensson mache sich falsche Vorstellungen und der Kongreß kümmere sich nicht um Beschlüsse konservativer Regierungen. Kollege Tofahrn spricht von einem Gesetz, das von der britischen Arbeiterregierung verabschiedet worden ist. Da gegen die Genauigkeit des Berichtes keine Einwände erhoben worden sind, meint er, eine weitere Diskussion erübrige sich.

J. Christensson (Schwedischer Transportarbeiterverband) erklärt, er habe den Ausdruck „konservativ“ nicht gebraucht. Er habe gesagt „Bourgeois-Regierung“.

Der Präsident antwortet, er könne die Zumutung, daß die britische Arbeiterregierung eine Bourgeois-Regierung sei, nicht hinnehmen. Sie könnte einen Vergleich mit jeder sozialistischen Regierung anderswo in der Welt aushalten.

S. R. Lunniss (Britischer Verband der Lokführer und Heizer) stellt fest, daß seine Delegation den Bericht als zutreffend bezeichnet. Dem Sekretär sind eine Reihe von Angelegenheiten zur Einbeziehung in den Bericht unterbreitet worden und dem schwedischen Delegierten war während der Konferenz jede Gelegenheit geboten worden, weitere Fragen zur Einbeziehung in den Bericht vorzuschlagen. Die britische Delegation mußte hinsichtlich der 40-Stunden-Woche beträchtliche Kritik üben und dieser Kritik ist im Bericht Rechnung getragen worden. Es ist unvermeidlich, daß ein Bericht wie der vorliegende in gewisser Hinsicht idealistisch sein muß. Die 48-Stunden-Woche ist nicht überall eingeführt, aber dadurch würde sich

die britische Delegation nicht abhalten lassen, für die 40-Stunden-Woche zu stimmen. Von der konservativen Regierung in Großbritannien kann man nicht erwarten, daß sie sich den im Bericht enthaltenen Erklärungen anschließt, da sie gerade die von der Arbeiterregierung in Großbritannien geleistete Arbeit zunichte gemacht hat und im Begriffe ist, die Koordinierung des Verkehrswesens durch Reprivatisierung des Straßenverkehrs zu unterbrechen. Von einem britischen konservativen Minister kann man nicht erwarten, daß er irgendwelchen auf Koordinierung abzielenden Projekten seine Zustimmung erteile. Er würde Konkurrenz bevorzugen. Kollege Lunniss befürwortete den Bericht der Sektionskonferenz als getreue Wiedergabe der Diskussionen, die stattgefunden haben.

Der Präsident läßt daraufhin über den Bericht der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Straßenverkehr und Arbeiter der Binnenschifffahrt abstimmen und der Bericht wird gebilligt.

Wahl des Generalrats

Der Präsident: Ich kann nunmehr das Ergebnis der Abstimmung über die Wahl der zwei zusätzlichen Mitglieder des Generalrats bekanntgeben. Insgesamt wurden 254 Stimmzettel verteilt. 244 wurden eingehändigt und sind gültig. Was Japan betrifft, ist das Ergebnis der Abstimmung T. Nishimaki 170 Stimmen; T. Yokoyama 67 Stimmen. Ich erkläre daher Kollegen Nishimaki als Vertreter Japans für gewählt. Was Frankreich betrifft, ist das Abstimmungsergebnis: Kollege F. Laurent 156 Stimmen und J. Philipps 81 Stimmen. Ich erkläre also Kollegen Laurent für gewählt. Da dem Kongreß die Nominierung der Kollegen ohne Gegenkandidaten vorgelegt worden sind und in jenen Fällen, in denen sich eine Abstimmung als erforderlich erwies, eine solche durchgeführt worden ist, ist die Zusammensetzung des Generalrats nunmehr vollständig und ich bitte den Kongreß, offiziell sein Einverständnis damit zu bekunden, daß der Generalrat ordnungsgemäß zusammengesetzt ist. Ist dies der Fall?

Der Kongreß stimmt zu.

Wahl des Exekutivkomitees

Der Präsident: Nunmehr muß die Nominierung der Mitglieder des Exekutivkomitees erfolgen. Als Kandidaten kommen nur Kollegen in Betracht, die in den Generalrat gewählt worden sind. Ich bitte Euch also um Nominierung der Mitglieder des Exekutivkomitees.

Die folgenden Namen wurden vorgeschlagen:

- A. Deakin* (Britische Transportarbeiter)
- H. J. Kanne* (Niederländische Eisenbahner)
- R. Dekeyzer* (Belgische Transportarbeiter)
- T. Gómez* (Spanische Eisenbahner)
- F. Laurent* (Französische Eisenbahner)
- A. Thaler* (Österreichische Eisenbahner)
- H. Jahn* (Deutsche Eisenbahner)
- I. Haugen* (Norwegische Seeleute)
- A. Fiorini* (Italienische Eisenbahner)
- A. E. Lyon* (USA Eisenbahner).

Der Präsident weist darauf hin, daß gemäß den Satzungen nur die Hälfte des Exekutivkomitees aus Mitgliedern einer Sektion bestehen kann, die Mehrheit der vorgeschlagenen Kandidaten besteht jedoch aus Eisenbahnern. Da, soweit sich ersehen läßt, keiner dieser Kandidaten zurücktreten möchte, wird sich das Exekutivkomitee mit diesem Problem beschäftigen müssen und am Nachmittag seinen Bericht erstatten.

Daraufhin wird die Sitzung unterbrochen und am Nachmittag fortgesetzt.

Freitag, 23. Juli 1954

NACHMITTAGSSITZUNG

Wahl des Exekutivkomitees (Fortsetzung)

Der Präsident eröffnet die Sitzung und gibt bekannt, daß während der Mittagspause ein weiterer Kandidat für das Exekutivkomitee nominiert worden ist, nämlich Kollege A. Thiopoulos aus Griechenland, so daß insgesamt nunmehr 11 Kandidaten vorhanden sind. Das Exekutivkomitee ist während der Mittagspause zusammengetreten und schlägt dem Kongreß vor, daß das Exekutivkomitee aus höchstens 10 Mitgliedern, einschließlich des Generalsekretärs, bestehen sollte. Falls der Kongreß dieser Empfehlung zustimmt, wären 9 Mitglieder zu wählen. Er fragt, ob der Kongreß damit einverstanden ist.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Der Präsident: Gut, dann kommen wir zur Frage der Zusammensetzung. Aus einer Untersuchung der Berufsgruppen der Kandidaten hat sich ergeben, daß ich ein Hafenarbeiter bin, Dekeyzer ist ein Hafenarbeiter, Haugen ist Seemann, Kanne, den wir früher als Eisenbahner betrachtet haben, hat in seiner Organisation über 10 000 Mitglieder, die bei anderen Verkehrsträgern beschäftigt sind, und gehört einem Verband an, der sich Transportarbeiterverband nennt. Er kann daher unseren Satzungen zufolge als Vertreter der Transportarbeiter betrachtet werden. Das gleiche gilt für Kollegen Gómez. Kollege Jahn ist ausschließlich Eisenbahner, und das gleiche trifft auf die Kollegen Thaler, Laurent, Lyon und Fiorini zu. Ich möchte vorschlagen, bei einer Abstimmung der Zahl der Eisenbahner Rechnung zu tragen. Dann werdet Ihr ersehen können, daß 7 Eisenbahner für 5 Sitze im Exekutivkomitee kandidieren, es sei denn, die beiden zuletzt nominierten Kandidaten, nämlich die aus Griechenland und Italien, erklären sich bereit, zurückzutreten.

P. Felce (Französische Transportarbeiterföderation): Es gab einmal einen Geistlichen in einer gewissen französischen Stadt, der an einem Freitag sehr guten Appetit hatte, es war aber nichts zum Mittagessen da als ein Kaninchen, worauf er es „Karpfen“ taufte und sich daraufhin für vollkommen ermächtigt hielt, es zu essen, ohne eine Sünde zu begehen. Während der Mittagspause hat sich eine ähnliche Taufe ereignet, und zwar nicht mit dem katholischen Taufbecken, sondern mit dem Hammer unseres Präsidenten. Unser Präsident erklärte heute vormittag: „Für 5 Sitze im Exekutivkomitee sind 7 Eisenbahner nominiert worden. Dem Exekutivkomitee dürfen aber nur 5 Eisenbahner angehören. Bitte, räumt uns Zeit ein, damit wir uns die Frage überlegen und Euch Vorschläge machen können.“ Heute nachmittag stellt sich heraus, daß 2 Eisenbahner weg-

gezaubert worden sind. Welches Mitglied des Exekutivkomitees für dieses Kunststück verantwortlich ist, ist mir nicht bekannt.

Herr Präsident, Sie haben heute vormittag, mit nachdrücklicher Zustimmung des Generalsekretärs, ein für allemal erklärt, daß die Satzungen der ITF sich dem Antrag unserer tunesischen Kollegen entgegenstellen, als es sich um Nominierungen für den Generalrat handelte. Ohne Zweifel paßt das dem Kongreß oder dem Exekutivkomitee ausgezeichnet, aber wenn die Satzungen gestern gültig waren, sollten sie es auch heute sein, und die kleine Organisation, die ich vertrete, mag zwar schwach sein, ist aber nicht so schwach, wenn sie die Gerechtigkeit auf ihrer Seite hat.

Der Präsident: Ich versichere dem Kongreß, daß ich kein Zauberkünstler bin, ich habe kein Kaninchen aus einem Hut herausgezogen oder dergleichen und auch keinen Vorschlag gemacht, der irgendwie als Verletzung der Satzungen ausgelegt werden könnte. Wenn ich die Delegierten nicht so gut kenne, daß ich mit Bestimmtheit sagen kann, ob sie Eisenbahner sind oder nicht, ist das sehr bedauerlich, aber wenn sich herausstellt, wie das Exekutivkomitee herausgefunden hat, daß Kollege Gómez zwei Organisationen vertritt, eine der Eisenbahner und die andere von Nicht-Eisenbahnern, ist es keine Zauberei, wenn ihn das Exekutivkomitee als Vertreter anderer Arbeitnehmer und nicht der Eisenbahner, betrachtet. Was nun den Kollegen Kanne betrifft, glaube ich, daß er einen Verband vertrat, der ausschließlich aus Eisenbahnern besteht, aber dann stellte sich heraus, daß der Verband nicht einmal den Namen eines Eisenbahnerverbandes führt, sondern den der Vereinigung der niederländischen Transportarbeiter mit über 20 000 Mitgliedern, die nicht bei der Eisenbahn beschäftigt sind. Es handelt sich daher um keine Täuschung und um keine wie immer geartete Absicht meinerseits, von den Satzungen abzuweichen. Es handelt sich lediglich darum, zu beschließen, auf welche Weise die Satzungen ausgelegt werden sollten, und ich glaube, wir haben einen vernünftigen Ausweg gefunden.

J. Geldof (Belgischer Straßenbahnverband): Ich möchte dem Beispiel meines Kollegen Felce folgen und Euch an das Kapitel in der Bibel erinnern, wo von dem Wunder auf der Hochzeit von Kana erzählt wird, aus welchem Anlaß Wasser zu Wein wurde. Heute bekommen wir zu hören, daß Kollege Kanne nicht nur Vertreter der Eisenbahner ist, sondern auch Vertreter der Arbeiter im Straßentransport. Das mag sein, und ich beabsichtige nicht, Rechenschaft über die Diskussionen abzulegen, die gestern vormittag im Rahmen der Benelux-Gruppe stattfanden. Das wäre Zeitvergeudung und außerdem keine sehr schöne Geschichte. Aber ich möchte mich hier auf die Feststellung beschränken, daß, wenn das Argument, das heute vorgebracht wird, gestern erwähnt worden wäre, die Dinge anders aussehen würden. Es gelang uns unter beträchtlichen Schwierigkeiten, ein Übereinkommen zu erzielen, und demzufolge sind gewisse Leute zufrieden und andere weniger, was ohne Zweifel ihr gutes Recht ist. Hätte man uns gestern vormittag gesagt, daß aus einem Kaninchen ein Karpfen werden könnte und umgekehrt, dann hätte eine Verlagerung innerhalb der Benelux-Gruppe stattgefunden. Wir wären sowohl durch einen Delegierten der Transportarbeiter als auch der Eisenbahner vertreten gewesen. Heute sieht es aus, als ob die ganze Situation auf den Kopf gestellt werden würde. Ich werde mir meine zukünftige Stellungnahme vorbehalten müs-

sen für den Fall, daß sich gewisse Kandidaten das nächste Mal ein anderes Namensschild umhängen.

Der Präsident: Nun, niemand beabsichtigt hier, Wasser in Wein zu verwandeln oder Kaninchen in Hasen oder dergleichen. Ich bemühe mich lediglich, Euch einen einfachen Ausweg aus einer beträchtlich verzwickten Lage zu zeigen, und die einzige Möglichkeit ist die, die ich vorgeschlagen habe. Solltet Ihr aber damit nicht einverstanden sein, müßte der Vorschlag rückgängig gemacht werden, aber ich kann mir nicht vorstellen, wo und wie eine Lösung gefunden werden kann. Es handelt sich hier nicht um ein Zauberkunststück, sondern um einen Versuch, Euch behilflich zu sein, und es liegt an Euch, hierüber zu entscheiden. Der Generalsekretär möchte jedoch hierzu etwas bemerken, und ich erteile ihm deshalb das Wort.

Der Generalsekretär: Ich möchte ein paar Worte sagen, um den Kongreß auf den Boden der Realität zurückzuführen und insbesondere an die Auffassung erinnern, die bei der ITF stets hinsichtlich der Zusammensetzung des Exekutivkomitees geherrscht hat.

Erst seit dem Stockholmer Kongreß vor zwei Jahren gibt es in unseren Satzungen eine Klausel, die festlegt, daß höchstens 50 Prozent der Mitglieder des Exekutivkomitees ein und derselben Sektion angehören können. Vorher galt als selbstverständliche Voraussetzung, daß Zugehörigkeit zu irgendeiner Sektion mit dem Recht, dem Exekutivkomitee anzugehören und dort die gesamte ITF und nicht irgendeine Sektion zu vertreten, nichts zu tun hatte. Uns hat immer der Gedanke vorgeschwebt, daß die Mitglieder des Exekutivkomitees sich vor Augen halten sollten, daß sie nicht nur die Sektion, der sie angehören, vertreten, sondern die gesamte ITF. Aber es hat eine Zeit gegeben, wo das Exekutivkomitee fast ausschließlich, mit ein oder zwei Ausnahmen, aus Eisenbahnern bestand, und damals wurden keine Einwände dagegen erhoben, denn man sollte eben im Exekutivkomitee nicht nur seine eigene Sektion vertreten. Man ist dort nicht als Vertreter der Seeleute anwesend oder als Vertreter der Eisenbahner, sondern, einerlei welcher Sektion man angehört, man vertritt die gesamte ITF. Als auf unserem Stockholmer Kongreß im Jahre 1952 diese Klausel geändert wurde, geschah dies aus dem Grunde, weil das Exekutivkomitee zu der Auffassung gelangt war, es wäre vorteilhaft, Angehörige verschiedener Berufsgruppen in das Exekutivkomitee einzubeziehen, damit bei Diskussionen gewisser Angelegenheiten, die zur Sprache gelangen könnten, die erforderlichen Sachverständigen vorhanden wären. Man beabsichtigte jedoch niemals, bei der Beschränkung der Angehörigen einer Sektion auf 50 Prozent damit zu verhindern, daß eine Sektion den übrigen ihre Ansichten aufzwingt. Das wäre vollständig falsch gewesen und hätte nicht dem Geist entsprochen, der die ITF bei ihrer Arbeit seit über 50 Jahren beseelt.

Bei dieser Klausel stießen wir auf dem Stockholmer Kongreß auf gewisse Schwierigkeiten und um der Anzahl der Vertreter der verschiedenen Sektionen Rechnung zu tragen, fiel dem Vorsitzenden der Ausweg ein, den Generalsekretär, der dem Exekutivkomitee kraft seines Amtes angehört, als Vertreter der Seeleutesektion zu betrachten. Ich erklärte mich damals damit einverstanden, da ich keinen anderen Ausweg sah, aber ich erklärte dem Exekutivkomitee heute, daß ich mich mit diesem Standpunkt nicht mehr einverstanden erklären kann, denn es würde dem Geiste unserer Organisation widersprechen, wenn der Generalsekretär als irgend-

einer Sektion angehörend betrachtet werden könnte. Er muß über den Sektionen stehen, sie leiten können und muß unparteiisch sein. Die Interessen der Eisenbahner müssen ihm ebenso am Herzen liegen wie die der Seeleute.

Ich möchte an den Kongreß appellieren, diese Frage der Zusammensetzung des Exekutivkomitees nicht vom Gesichtspunkt der Zugehörigkeit seiner Mitglieder zum einen oder anderen Verkehrsträger zu betrachten, sondern die Mitglieder des Exekutivkomitees, jedes einzelne von ihnen, als Vertreter der ITF in ihrer Gesamtheit anzusehen.

S. Dimitracopoulos (Griechischer Eisenbahnverband) ersucht Kollegen Thiopoulos, seine Kandidatur zurückzuziehen.

A. Thiopoulos (Griechischer Hafnarbeiterverband) erklärt, bei seiner Kandidatur handle es sich nicht um eine persönliche Angelegenheit. Er müsse seine Nominierung aufrechterhalten, zum Zwecke der Verteidigung des Grundsatzes, daß alle Delegationen das gleiche Recht haben, Kandidaten zu nominieren.

J. Lauwereins (Belgischer Straßenbahnverband) fragt, ob sich die niederländischen Delegierten mit der Feststellung einverstanden erklären, daß Kollege Kanne nicht den Eisenbahnverband vertritt.

Der Präsident: Er vertritt keinen Eisenbahnverband.

J. Lauwereins (Belgischer Straßenbahnverband): Mit dieser Erklärung kann ich mich nicht einverstanden erklären.

Der Präsident: Dazu bist Du berechtigt, aber Kollege Kieboom, der ein Delegierter des Eisenbahnverbandes ist, hat die Erklärung abgegeben, daß der Verband 10 000 Mitglieder zählt, die keine Eisenbahner sind, und mir bleibt nichts anderes übrig, als diese Erklärung anzunehmen.

J. Lauwereins (Belgischer Straßenbahnverband): Erklärt sich Kollege Kieboom bereit, diese Erklärung hier vor diesem Kongreß zu wiederholen?

W. A. Kieboom (Niederländischer Verband der Transportarbeiter, Eisenbahner usw.) erklärt, seine Organisation sei viele Jahre lang eine Organisation der Eisenbahner und Straßenbahner gewesen und habe tatsächlich den Namen „Niederländischer Verband des Personals der Eisenbahnen und Straßenbahnen“ geführt. Im Jahre 1940 zählte er 14 000 Eisenbahner und 8000 Straßenbahner zu seinen Mitgliedern. Später traten Autobusfahrer an Stelle der Straßenbahner und verblieben weiterhin in der Organisation, so daß sein Verband tatsächlich eine Organisation der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport darstellt.

Hierauf wird über diese Frage abgestimmt, und der Kongreß erklärt sich mit überwältigender Mehrheit mit der Empfehlung des Exekutivkomitees einverstanden, daß es aus vier Eisenbahnern, zwei Hafnarbeitern, zwei Arbeitern im Straßentransport und einem Seemann bestehen sollte, im Einklang mit den im Vorschlag enthaltenen Kriterien.

Der Präsident: Nun, es liegen elf Nominierungen vor, und es müssen vier Eisenbahner gewählt werden. Nominiert sind: die Kollegen Jahn, Thaler, Lyon, Laurent und Fiorini. Die Stimmzettel werden wie bisher verteilt und eingehändigt werden. Ich nehme an, Ihr seid mit den gleichen Zählern einverstanden.

Der Kongreß gibt sein Einverständnis bekannt.

Der Präsident: Während die Abstimmung vor sich geht, beabsichtige ich, den Bericht über die Konferenz der Arbeiter im Straßenverkehr erstatten zu lassen. In diesem Zusammenhang muß ich feststellen, daß sich im Falle von Großbritannien zwei Namensänderungen als notwendig erweisen. Mitglied des Ausschusses ist E. Cousins und Ersatzmitglied F. Coyle. Erklärt sich der Kongreß mit dem Bericht einverstanden?

Der Kongreß billigt den Bericht.

Der Wortlaut dieses Berichtes ist der folgende:

Bericht über die Konferenz der Straßenverkehrsarbeiter

Am 17. Juli wickelte, wie vorgesehen, die Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr ihre Tagesordnung ab.

Mit Ausnahme des finnischen Kraftfahrerverbandes, für den die finanzielle Belastung zu hoch ist, erklärten sich alle bisher im Ausschuß vertretenen Länder bereit, weiterhin mitzuwirken und Ausschußmitglieder zu stellen.

Der Sektionsausschuß wurde gewählt und setzt sich wie folgt zusammen:

	Mitglied	Stellvertreter
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winther</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>O. Knaack</i>
Frankreich	<i>P. Felce</i>	<i>Légo</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>F. Coyle</i>
Holland	<i>H. W. Koppens</i>	<i>J. de Later</i>
Norwegen	<i>O. Askeland</i>	<i>E. Aasen</i>
Österreich	<i>H. Dobnik</i>	<i>L. Brosch</i>
Schweden	<i>S. Klinga</i>	<i>G. Carlsson</i>

Die Konferenz wählte den Kollegen Koppens zum Vorsitzenden der Sektion. In der Diskussion über den Tätigkeitsbericht legte Kollege Christensson, Schweden, für seine Organisation Einspruch gegen das Lastenheft ein, welches für Schweden Schwierigkeiten auslösen könnte. In Schweden seien die gesetzlichen und tarifvertraglichen Bestimmungen über die Arbeitsverhältnisse im Straßenverkehr weitaus günstiger. Kollege Brosch sagte, daß seine Organisation über das Lastenheft auch nicht entzückt sei. Da es aber ein internationales Übereinkommen ist, kann es für die gewerkschaftlich unterentwickelten Länder große Vorteile bringen. Die Gewerkschaftsorganisationen in hochentwickelten Ländern würden ihre Erregenschaften durch internationale Übereinkommen nicht verschlechtern lassen. Kollege de Later hob hervor, daß im internationalen Straßenverkehr in Europa bisher überhaupt keine Regelung bestünde, weil die nationalen Gesetze des Standortes des Wagens und der Chauffeure über die Grenzen des Landes hinaus keine Geltung haben und weil es praktisch kaum möglich ist, die Arbeitszeitregelungen des fremden Landes anzuwenden, in dem ein Fahrzeug verkehrt. Das Lastenheft füllt somit eine bedeutende Lücke.

In einem mündlichen Zusatzbericht gab der Sekretär der Sektion eine gedrängte Übersicht über die Arbeiten, die in den Monaten Januar und

Februar 1954 geleistet wurden im Zusammenhang mit der Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO. Der Ausschuß traf lange und gründliche Vorbereitungen, um auf die Frage Antwort geben zu können, in welchen Punkten und in welcher Richtung das Übereinkommen Nr. 67 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr von 1939 zu revidieren sei. Ferner nahm sich der Ausschuß vor, die Gelegenheit zu benützen, einen früheren Beschluß der Sektion zu verwirklichen, nämlich im Verkehrsausschuß der IAO die Annahme einer umfassenden Resolution über die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr, vornehmlich im Güterverkehr, zu erwirken. Er beschloß, das Schwergewicht der Anstrengungen auf die Annahme einer solchen EntschlieÙung zu legen. Der Versuch ist erfolgreich gewesen, natürlich nur in der Form eines Kompromisses. Dem Ausschuß war nicht daran gelegen, eine einfache Mehrheit von Arbeitnehmer- und Regierungsvertretern dazu zu bewegen, für die EntschlieÙung zu stimmen. Auch dieser Versuch ist weitgehend geglückt. Es bleibt zu prüfen, wie dieses positive Ergebnis auszuwerten ist, und der Ausschuß wird sich damit auf seiner nächsten Sitzung zu befassen haben. Die Konferenz genehmigte den Tätigkeitsbericht des Sekretariats.

Der Antrag Nr. 11 über Rechtsprechung bei Verkehrsunfällen und Antrag Nr. 19 über die Frage der Arbeitszeit wurden nicht von der Konferenz behandelt, da diese beiden Anträge der gemeinsamen Konferenz der Eisenbahner, StraÙentransportarbeiter und Binnenschiffer überlassen werden sollen.

Die Konferenz stimmte dem Antrag Nr. 19, die Kontrolle der Anwendung der Bestimmungen des europäischen Lastenheftes im internationalen StraÙenverkehr betreffend, zu mit der Maßgabe, daß die zu treffenden Maßnahmen und die zu unternehmenden Schritte vom Sektionsausschuß und Sekretariat zu erwägen seien.

Eine eigentliche Aussprache über den Punkt 4 der Tagesordnung „Einmannbetrieb im Personenverkehr“ konnte nicht stattfinden, einerseits wegen Ermangelung von Unterlagen und andererseits wegen Zeitmangels.

Die Vertreter des belgischen StraÙenbahnpersonals und Autobuspersonals legten dar, daß in ihrem Lande der Einmannbetrieb zu großen Schwierigkeiten für die Gewerkschaft führe. Gemäß den Auffassungen der belgischen Gewerkschaft wird der Einmannbetrieb eingerichtet in Städten und Verkehrsgebieten, für die er sich nicht eignet und führt daher zu Beschwerden und Erkrankungen, die auf physische und nervöse Überanstrengungen zurückzuführen sind. Das Bedürfnis nach Auskünften über die Lage in andern Ländern und besonders über Erfahrungen, die dort gesammelt worden sind, sei daher dringend und groß. Der Sekretär der Sektion erklärte, daß auf Grund einer Umfrage Material bereits eingegangen ist und der belgischen Organisation unmittelbar zur Verfügung gestellt werden kann. Der Ausschuß der Sektion wird zu prüfen haben, was weiterhin unmittelbar getan werden kann, um der belgischen Organisation Hilfe zu bringen. Die Konferenz nahm in Aussicht, die Angelegenheit auf die Tagesordnung ihrer nächsten Tagung zu setzen.

P. Tofahrn,
Berichterstatter

Der Präsident ersucht daraufhin Kollegen T. Yates um Berichterstattung über die

Gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafentarbeiter und Seeleute

Dienstag nachmittag, 20. Juli, versammelten sich die Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute auf einer gemeinsamen Sitzung, um über die Fortschritte der Kampagne der ITF gegen Registrierungen von Schiffen unter Flaggen gewisser Länder zu beraten und zukünftige Aktionen in diesem Zusammenhang zu erwägen.

Der Sitzung wohnten Delegierte und Beobachter der Verbände der Hafentarbeiter und Seeleute bei, einschließlich des Vorsitzenden des Kongresses, A. Deakin; das Sekretariat der ITF war durch Omer Becu, Generalsekretär, und L. White, Sonderbeauftragter, vertreten.

Nach der Wahl von T. Yates (britischer Landesverband der Seeleute) zum Vorsitzenden der Sitzung erteilte der Sonderbeauftragte zusätzliche Informationen über das zur Debatte stehende Problem. Nach einem Überblick über die Entwicklung der von der ITF verfolgten Politik erwähnte er Beispiele von Aktionen gegen Panama- und ähnliche Schiffe. Diese Aktionen wurden mit Unterstützung von Hafentarbeitern in belgischen, britischen, deutschen, holländischen und skandinavischen Häfen erfolgreich durchgeführt, wodurch seines Erachtens der Beweis erbracht wurde, daß die Reeder zu Verhandlungen bereit sein werden, sobald sie sich einer entschlossenen Haltung gegenübersehen.

Die 6½ Millionen BRT, die derzeit unter der Flagge Panamas, Liberias und ähnlicher Länder registriert sind, bedeuten für die Volkswirtschaft der maritimen Länder einen Verlust von mehr als 100 Millionen Pfund Sterling je Jahr. Unter Zugrundelegung des Verhältnisses der britischen Tonnage zur Welttonnage würden zum Beispiel 170 der 850 in Frage kommenden Schiffe von der britischen Flagge registriert sein, was einer jährlichen unsichtbaren Kapitalabwanderung von ungefähr 25 Millionen Pfund Sterling gleichkommt.

Die Vertreter der Seeleute wiesen neuerdings auf die der gegenwärtigen Lage innewohnenden Gefahren hin. Obwohl die Aktion in der ITF ohne Zweifel wesentlich zur Verbesserung ihrer Bedingungen auf unternormalen Schiffen und zu einem Rückgang der Flaggenübertragungen beigetragen hatte, hatte sich die Tonnage der in Panama, Liberia und ähnlichen Ländern registrierten Schiffe während der letzten 2 Jahre von 4 auf 6½ Millionen erhöht. Obwohl die Gefahr der Situation bereits zutage trat, würden sich ihre vollen Auswirkungen nur im Falle einer Depression in der Schifffahrt in vollem Ausmaße bemerkbar machen. Die Seeleute waren bemüht, alles in ihren Kräften Stehende zu unternehmen, um der drohenden Gefahr zu begegnen, waren jedoch zu der Auffassung gelangt, daß ein durchschlagender Erfolg schließlich von der Mitarbeit der Hafentarbeiter und ihrer Gewerkschaften abhängt.

Die Vertreter der Hafentarbeiter erklärten sich bereit, ihren Teil beizutragen, denn sie sehen ein, daß es sich zwar in erster Linie um ein Problem der Seeleute handelt, daß die Hafentarbeiter jedoch von den auf den Schiffen, auf denen sie zu arbeiten haben, herrschenden Bedingungen und dem Zustande der Ausrüstung des Schiffes ebenfalls berührt würden. Die Aufmerksamkeit der Sitzung wurde jedoch auf die Schwierigkeiten gelenkt,

denen sich die Gewerkschaften der Hafentarbeiter gegenübersehen. In manchen Ländern versuchten die Kommunisten, die Situation auszunutzen und die Gewerkschaften durch Streikbrecherarbeit und politische Propaganda zu unterminieren. In andern Ländern bestehen Kollektivverträge, die Bestimmungen über die Friedenspflicht enthalten und durch die den Gewerkschaften bei Verstößen gegen diese Bestimmungen hohe Geld- und andere Strafen auferlegt werden könnten. Die Situation kompliziert sich weiter dadurch, daß die Mannschaften der betreffenden Schiffe einer etwaigen, in ihrem Lande, in ihrem Interesse unternommenen Aktion mit vollkommener Gleichgültigkeit gegenüberstünden, eine Haltung, die sich den Hafentarbeitern nur schwer verständlich machen ließe.

Trotz dieser Schwierigkeiten waren sich die Verbände der Hafentarbeiter jedoch der imperativen Notwendigkeit bewußt, alle im Bereich der Möglichkeit liegenden Aktionen durchzuführen, um der Situation Herr zu werden. R. Dekeyzer, Vorsitzender der Sektion der Hafentarbeiter, teilte der Konferenz mit, daß die Sektion am Vortage beschlossen hatte, die bisher gewährte Unterstützung im Einklang mit der auf dem Kongreß der ITF 1952 festgelegten Politik nach besten Kräften fortzusetzen.

In der Diskussion wurde mit Nachdruck darauf verwiesen, daß der durch die Massenregistrierungen von neuen und auch alten Schiffen unter schwindelhaften Flaggen verursachte Tonnageverlust der maritimen Länder nicht nur die Hafentarbeiter und Seeleute betrifft, sondern ein Problem darstellt, das für die Volkswirtschaft von ebenso großer Bedeutung ist. Die vom Sonderbeauftragten angeführten Zahlen lieferten einen klaren Beweis für den Ernst der Lage. Es wäre an der Zeit, daß die Reeder und Regierungen einsehen, welch lebenswichtige Interessen auf dem Spiele stünden und ihren Teil beitragen, um eine weitere Verschlechterung der Situation zu verhindern und einer Besserung der Lage den Weg zu ebnet.

International Fair Practices Committee

Es wurde beschlossen, das International Fair Practices Committee, dessen Aufgabe es ist, die Politik der ITF auf diesem Gebiete in die Tat umzusetzen, aus 5 Vertretern der Seeleute und 5 der Hafentarbeiter bestehen zu lassen, sowie dem Vorsitzenden der Seeleutesektion und dem Generalsekretär der ITF kraft ihres Amtes. Daraufhin wurden die folgenden Mitglieder des Ausschusses gewählt:

Seeleute	<i>W. Cassiers</i> (Belgien), <i>H. Hildebrand</i> (Deutschland), <i>I. Haugen</i> (Norwegen), <i>D. S. Tennant</i> (Großbritannien), <i>P. de Vries</i> (Holland).
Hafentarbeiter	<i>A. Bird</i> (Großbritannien), <i>R. Dekeyzer</i> (Belgien), <i>A. Flenström</i> (Schweden), <i>R. Laan</i> (Holland), <i>A. Nicolaisen</i> (Deutschland).
Kraft ihres Amtes	<i>T. Yates</i> (Vorsitzender, Seeleutesektion), <i>O. Becu</i> (Generalsekretär, ITF).

Die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute schlägt dem Kongreß vor, die folgende Resolution zu billigen:

Das Problem des Flaggenwechsels

Nach Studium eines Berichtes über das nach wie vor aktuelle Problem der im stetigen Ansteigen begriffenen Übertragungen von Schiffen von den Registern legitimer seefahrttreibender Länder auf

die von Ländern, in denen keine oder vollkommen ungenügende Bestimmungen über die Arbeitsbedingungen von Seeleuten und die Seetüchtigkeit von Schiffen gelten, und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der wertvollen Arbeit, die der dreigliedrige Ausschuß des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes geleistet hat, im Jahre 1949 eine Untersuchung über die Bedingungen auf Schiffen unter der Flagge Panamas durchführte, beschließt der Kongreß der ITF usw., den Generaldirektor des IAA zu ersuchen:

1. An den Verwaltungsrat des IAA das Ansuchen zu richten, die Frage der Arbeitsbedingungen von Seeleuten, die auf Schiffen unter Flaggen vorgeblich seefahrttreibender Länder, wie Panama, Honduras, Liberia, Costa Rica usw., beschäftigt sind, auf die Tagesordnung der nächsten Session der JMC zu setzen;
2. daß die IAO inzwischen einen Bericht ausarbeite, gestützt auf die Stellungnahme der Regierungen zum Bericht und den Beschlüssen des Ausschusses für Bedingungen auf Schiffen unter der Flagge Panamas und gegebenenfalls die Informationen über die von den Regierungen ergriffenen Maßnahmen in Durchführung der Empfehlungen des Ausschusses, und
3. dafür zu sorgen, daß ein größerer Teil des Berichtes des Generaldirektors an die vorgeschlagene Seefahrtssession der Internationalen Arbeitskonferenz der Frage der Auswirkungen der Flaggenwechsel auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute gewidmet sein sollte.

T. Yates,
Berichterstatter

Der Präsident läßt über diesen Bericht abstimmen, der *einstimmig gebilligt wird.*

Der Präsident: Das nächste Dokument ist der

Bericht über die Konferenz der Binnenschiffersektion

Die Konferenz der Binnenschiffersektion fand am Sonntag, 18. Juli, statt.

Anwesend waren:

L. Brosch (Österreich), *H. Hildebrand*, *H. Wiemers* (Deutschland), *C. Mortimer*, *E. Campbell* (Großbritannien), *E. Karlsson* (Schweden), *K. Emmert* (Schweiz), *R. Lapeyre*, *G. Piquemal* (Frankreich), *A. Höhne* (Beobachter, Deutschland), *A. Deakin* (Präsident der ITF) und *O. Becu* (Generalsekretär der ITF).

Nach kurzer Diskussion über das Prinzip der Ernennung eines umständehalber abwesenden Kandidaten zum Vorsitzenden der Sektion wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, *T. Smeding*, der krankheitshalber verhindert war, zum Vorsitzenden und *H. Hildebrand* zum 2. Vorsitzenden der Sektion zu wählen.

Übersicht über die bisherige Entwicklung

Wie **H. Hildebrand** erklärte, stand die Frage einer Konvention über Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt schon seit mehreren Jahren zur Debatte. Während eine einschlägige Konvention über soziale Sicherheit von den in Frage kommenden Staaten ratifiziert und respektiert wurde,

war die Konvention über Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt bisher nur von Deutschland ratifiziert worden.

Auf der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der IAO in Genf im Februar 1954 war durch die innerhalb der Schweiz zwischen Regierung und Gewerkschaft getroffenen Vereinbarungen eine komplizierte Lage geschaffen worden. Die Lage war durch das spätere Übereinkommen über die Mindestnachruhe einigermaßen geklärt worden; dieses Übereinkommen könne jedoch nur als erster Schritt auf dem Wege zu einer internationalen Gesetzgebung über die Schiffahrt auf einem internationalen Fluß gelten. Jedenfalls müsse stets gewährleistet werden, daß die Bestimmungen über die Nachruhe bzw. Ruheperioden nicht durch die Vereinbarungen zwischen Kapitän und Mannschaft umgangen werden, die sich nachteilig auf die Gesundheit der Arbeiter und auf die Sicherheit auswirken und gegen die tarifvertraglichen Bestimmungen verstoßen könnten.

Gerechte Arbeitsbewertung in der Binnenschiffahrt

In der Erkenntnis, daß eine gerechte Regelung der Bewertung und Bezahlung in der Binnenschiffahrt, d. h. die Gleichstellung von Fahrzeit und Arbeitszeit, auf nationaler Ebene infolge der Auswirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit der Länder nicht durchführbar wäre, unterbreitete die deutsche Delegation die in der Beilage enthaltene Resolution.

Das Problem der gewerkschaftlichen Erfassung der Donauschiffer

Brosch (Österreich) verwies unter Bezugnahme auf die derzeitigen Verhandlungen über die Wiederaufnahme der freien Donauschiffahrt bis zum Schwarzen Meer auf die Lage der österreichischen Schiffer, die vor 1934, als die österreichische Schiffahrt auf der Donau vorherrschte, über eine starke gewerkschaftliche Organisation verfügten. Seit der Zeit der Volksdemokratien war hier eine Verschlechterung der Lage eingetreten. Ungarn, Bulgarien und Rumänien mußten, vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, als unterentwickelte Länder gelten und der Grundsatz der siebenstündigen Nachruhe zum Beispiel würde von diesen Ländern mißbräuchlich angewandt werden.

Die Zustände in den Häfen der Volksdemokratien ließen viel zu wünschen übrig und waren stellenweise so schlecht, daß sich österreichische Seeleute geweigert hatten, dort an Land zu gehen; der Donauschiffahrt käme jedoch die gleiche Bedeutung zu wie der Rheinschiffahrt.

Die gewerkschaftliche Erfassung des Personals der französischen Rheinflotte

Piquemal (Frankreich) nahm zu den vielfach erhobenen Kritiken Stellung, in denen der französischen F.O.-Gewerkschaft von Straßburg mangelnde Aktivität vorgeworfen wurde. Seines Erachtens war der Betrag von 720 000 Francs zweckmäßig verwandt worden und wenn auch die Resultate hinter den ursprünglichen Hoffnungen zurückblieben, konnten sie doch nicht als völlig unbefriedigend bezeichnet werden. Auf den französischen Rheinschiffen waren, der Tradition entsprechend, Schiffer verschiedener Nationalitäten beschäftigt, von denen jedoch nur ein kleiner Prozentsatz bei der Straßburger F.O.-Gewerkschaft organisiert war. Daß diese 1500 Schiffer geringes Interesse am Beitritt zu der F.O.-Gewerkschaft zeigten, war dem Einfluß der christlichen Gewerkschaften sowie dem Druck von seiten der Arbeitgeber zuzuschreiben.

Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

In einer Zusammenfassung der Diskussion erklärte der **Generalsekretär** in bezug auf die Lage in der Rheinschiffahrt, daß den schweizerischen Kollegen, selbst wenn sie seinerzeit ein separates Abkommen mit den Arbeitgebern getroffen hätten, daraus kein Vorwurf gemacht werden sollte, da das Übereinkommen in seiner ursprünglichen Fassung, falls wir uns darauf versteift hätten, infolge der Opposition der schweizerischen Reeder überhaupt nicht zustande gekommen wäre; eine Kompromißlösung sei immerhin besser als ein absoluter Fehlschlag.

Als besonderer Aspekt der Rheinschiffahrt sei der Nachtverkehr zu erwähnen, der vorläufig noch nicht durchführbar war, mit dem jedoch in der nahen Zukunft gerechnet werden müsse. Man könne sich in der Binnenschiffahrt ebensowenig wie in der Handelsschiffahrt auf hoher See darauf versteifen, daß die Ruheperiode in die Zeit der Dunkelheit fallen müsse. Im übrigen könne man sich darauf verlassen, daß die Schweizer Kollegen über die Anwendung der Bestimmungen der Konvention dem Geiste und Buchstaben nach wachen würden.

Die Frage der Donauschiffahrt war mehrmals auf Konferenzen der ITF zur Sprache gekommen. Wir zählen in der ITF nur einen Mitgliedsverband in den Donau-Uferstaaten, nämlich den österreichischen Verband. Obwohl man Jugoslawien gegenüber nicht die gleiche Stellung beziehen könnte wie gegenüber den Volksdemokratien, könnten Beziehungen zu den jugoslawischen Gewerkschaften erst dann aufgenommen werden, wenn sich die allgemeine Politik des IBFG in bezug auf Jugoslawien änderte. Verhandlungen auf Regierungsebene seien im Gange, die auf die Wiederaufnahme der Donauschiffahrt im Herbst abzielten und gegen Beratungen mit jugoslawischen Gewerkschaften wäre nichts einzuwenden. Das Exekutivkomitee werde wahrscheinlich gegen die Anwesenheit von Beobachtern der ITF auf solchen Beratungen keine Einwände erheben, wenn sie auch natürlich aus offensichtlichen Gründen nicht unter den Auspizien der ITF stattfinden könnten.

Eine internationale Konvention über die Binnenschiffahrt, wie sie Kollege Hildebrand vorgeschlagen hatte, sei nicht unmöglich und ein für den Rhein geltendes Regionalabkommen würde ihr nicht im Wege stehen, da ohnedies den Verhältnissen in den verschiedenen Weltteilen Rechnung getragen werden müßte. Er schlug vor, daß sich eine Sektionskonferenz mit der Frage einer internationalen Konvention über die Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer befassen sollte.

Den vom Kollegen Piquemal ins Treffen geführten Argumenten hinsichtlich der mangelnden gewerkschaftlichen Erfassung des Personals der französischen Rheinflotte konnte er nicht beipflichten. Von seiten der deutschen, holländischen und belgischen Gewerkschaften sowie der ITF als solcher war den französischen Kollegen reichliche finanzielle Hilfe zuteil geworden. Die Resultate hatten jedoch zu wünschen übriggelassen. In diesem negativen Ergebnis spiegelte sich die Lage der gesamten französischen Gewerkschaftsbewegung wider, die unter den Arbeitnehmern Frankreichs herrschende Apathie und Widerwillen gegen Beitritt zu den Gewerkschaften. Die ITF habe sich jedoch zum letzten Mal bereit erklärt, der französischen Gewerkschaft in Straßburg finanziell beizustehen. Die französischen Kollegen werden wohl selbst vorziehen, sich nicht auf die Dauer

auf finanzielle Beihilfe von seiten der ITF oder ihrer Mitgliedsverbände verlassen zu müssen. Nach sechs Monaten werde die Lage einer Revision unterzogen werden müssen. Zu bemerken wäre, daß nur wenige der in der französischen Rheinflotte tätigen Schiffer überhaupt organisiert waren.

Hinsichtlich der Organisation der in der Handelsmarine tätigen Seeleute war man innerhalb der ITF übereingekommen, daß ein Seemann, der länger als sechs Monate auf ein und demselben Schiff beschäftigt war, der zuständigen Organisation des Heimatlandes des Schiffes beitreten sollte. Hierzu bestand keinerlei Verpflichtung und dieses Verfahren werde nur dort angewandt, wo es praktisch durchführbar ist. In der Rheinschiffahrt ließe es sich jedoch nicht anwenden. Die ITF sei an einer wirksamen gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeitnehmer der französischen Rheinflotte interessiert und es bestand die Hoffnung, daß der vor kurzem neu ernannte Organisationssekretär in Straßburg größere Erfolge erzielen werde.

Zusammensetzung der Sektionskonferenz

De Boon (Holland) erklärte, daß ein Sektionsausschuß infolge des Umfanges der Binnenschiffersektion nicht notwendig sei und beantragte, an Stelle des Sektionsausschusses fallweise eine beschränkte Sektionskonferenz von den an den jeweils zur Debatte stehenden Problemen interessierten Mitgliedern einzuberufen.

Dieser Vorschlag fand allgemeine Zustimmung.

Der **Generalsekretär** schlug anlässlich der Ernennung der Mitglieder der Konferenz vor, daß Länder, die auf der anlässlich des Kongresses stattfindenden Konferenzen der Sektion nicht vertreten waren, ihre Kandidaten auf schriftlichem Wege nominieren sollten, ferner sollten Ersatzmitglieder gewählt werden und die Hinzuziehung von einem oder mehreren technischen Beratern zu Konferenzen sollte ebenfalls gestattet sein.

Die Wahl der Mitglieder der Sektionskonferenz ergab die folgende Zusammensetzung

Belgien	<i>L. Eggers</i>	Großbritannien	<i>offen</i>
Frankreich	<i>G. Piquemal</i>	Österreich	<i>L. Brosch</i>
Niederlande	<i>T. Smeding</i>	Schweiz	<i>offen</i>
Schweden	<i>Hj. Svensson</i>	Pakistan	<i>offen</i>
Deutschland	<i>H. Hildebrand</i>		

Der Präsident der ITF, **A. Deakin**, wohnte der Sektionskonferenz ebenfalls bei.

Entschließung über gerechte Arbeitsbewertung in der Binnenschiffahrt

In Anbetracht der Tatsache, daß die Bestrebungen, auf nationaler Ebene eine Gleichstellung von Fahrzeit und Arbeitszeit in der Binnenschiffahrt zu erreichen, bisher fehlgeschlagen sind, weil sich die Arbeitgeber immer wieder auf die internationale Konkurrenz berufen konnten,

daß eine Regelung auf nationaler Ebene durch Tarifvertrag innerhalb eines Landes die Konkurrenzfähigkeit dieses Landes im internationalen Rahmen so stark erschüttern würde, daß ein gesunder Konkurrenzkampf nicht mehr möglich wäre,

daß diese Argumentation schlechthin nicht widerlegt werden kann,

vertritt der 23. Kongreß der ITF, versammelt in London vom 16. bis 24. Juli 1954, die Auffassung, daß eine die Binnenschiffer zufriedenstellende Regelung nur auf internationaler Basis erreicht werden kann und

empfiehlt dem Sekretariat der ITF, bei den in Frage kommenden Regierungen vorstellig zu werden, um auf dem Wege der Verhandlung zu versuchen, die Gleichstellung von Fahrzeit und Arbeitszeit und damit eine gerechte Bewertung und Bezahlung der Tätigkeit in der Binnenschifffahrt zu erreichen.

H. Hildebrand,
Berichterstatler

H. Hildebrand (Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland) beantragt offiziell die Billigung des Berichtes.

Der Bericht wird einstimmig gutgeheißen.

Wahl des Exekutivkomitees (Fortsetzung)

Der Präsident: Nachdem die Stimmzettel für die Abstimmung über die Vertretung der Eisenbahner im Exekutivkomitee eingehändigt worden sind, müssen wir über die Vertreter der Hafendarbeiter abstimmen. Da nur zwei Nominierungen von Vertretern des Straßentransports und eine für die Seeleute vorliegen, nehme ich an, daß sich der Kongreß mit der Wahl der nominierten Kollegen, T. Gómez, I. Haugen und H. J. Kanne, einverstanden erklärt.

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Der Präsident: Nun kommen wir zu den drei Nominierungen der Vertreter der Hafendarbeitersektion, nämlich ich selbst, A. Deakin, R. Dekeyzer und A. Thiopoulos.

A. Thiopoulos zieht nun seine Nominierung zurück.

Der Präsident erklärt daraufhin die beiden übrigen Kandidaten für die Posten der Vertreter der Hafendarbeiter im Exekutivkomitee als gewählt, nämlich A. Deakin und R. Dekeyzer.

P. Felce (Französischer Transportarbeiterverband): In Paragraph 3 des Artikels 8 der Satzungen, in der auf dem Stockholmer Kongreß abgeänderten Fassung ist vorgesehen, daß die Mitglieder des Exekutivkomitees auf dem Kongreß durch geheime Abstimmung gewählt werden, zu welchem Zwecke die Stimmzahl jeder Delegation in direktem Verhältnis zu den von der Organisation entrichteten Mitgliedsbeiträgen stehen soll. Das Verfahren, das nunmehr eingeschlagen worden ist, steht in vollkommenem Widerspruch zu diesem Artikel. Anscheinend soll dies bedeuten, daß sich das Exekutivkomitee von jeder Verpflichtung frei fühlt, sich an die Satzungen zu halten, und demzufolge würde es den Mitgliedsorganisationen ebenfalls freistehen, sich an keinerlei Verpflichtungen ihrer Internationale gegenüber gebunden zu fühlen.

Der Präsident: Wir haben genau so abstimmen lassen, wie wir es immer getan haben, gemäß den Satzungen, wie sie Kollege Felce zitiert hat. Während wir auf das Ergebnis der Abstimmung warten, möchte ich zur Diskussion des Dokumentes über die Integration des europäischen Verkehrswesens schreiten.

KOORDINATION DES EUROPÄISCHEN VERKEHRSWESENS

Der Präsident: Möchte jemand zu dem Dokument das Wort ergreifen? Wenn dies nicht der Fall ist, darf ich annehmen, daß der Kongreß das Dokument billigt?

Der Kongreß erklärt sich einverstanden.

Der Präsident: Ferner liegt eine Resolution vor, die vorbehaltlich dessen, was im Hinblick auf die Aktion über den IBFG erwähnt wurde, in das Dokument einbezogen werden wird. Ich nehme also an, daß Ihr mit der Resolution und gleichzeitig der über den IBFG durchzuführenden Aktion einverstanden seid.

Der Kongreß erteilt seine Zustimmung.

W. A. Kieboom (Niederländischer Verband der Transportarbeiter, Eisenbahner usw.): Ich nehme an, daß sich dieser Antrag auf die von den Sektionen der Arbeiter im Straßentransport, Eisenbahner und Arbeiter der Binnenschifffahrt auf ihrer gemeinsamen Sitzung formulierte zusammengefaßte Resolution bezieht.

Der Präsident: Ja.

Wahl des Generalsekretärs

Der Präsident: Nun haben wir die Aufgabe, den Generalsekretär zu wählen. Möchte jemand einen Antrag stellen?

Die Wiederwahl des Kollegen O. Becu wird beantragt und durch Zurufe verschiedener Delegierter befürwortet. Die Abstimmung ergibt einmütiges Einverständnis über die Nominierung.

Der Generalsekretär: Ich danke Euch sehr dafür, daß Ihr erneut Euer Vertrauen in mich bekundet habt und ich hoffe, daß ich in der Lage sein werde, meine Pflichten zur allgemeinen Zufriedenheit in den nächsten zwei Jahren zu erfüllen. Das wird mir gewiß leichtfallen, wenn ich mich auf die Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen verlassen kann, wie Sie sie dem Sekretariat in den beiden vergangenen Jahren und auch vorher gewährt haben, wofür ich Ihnen danke.

Wahl des Stellvertretenden Generalsekretärs

Der Präsident ersucht um Nominierungen und aus den Reihen der Delegierten hört man verschiedene Zurufe „Tofahrn“.

Der Präsident: Ich nehme an, daß dies Einverständnis bedeutet. Ist der Kongreß mit der Wahl des Kollegen Tofahrn einverstanden?

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

P. Tofahrn (Stellvertr. Generalsekretär): Ich danke Euch herzlich für das durch meine Wiederwahl zum Ausdruck gebrachte Vertrauen. Ich habe mich in den beiden vergangenen Jahren bemüht, nach besten Kräften meine Arbeit zu leisten und werde dies auch weiterhin tun. Ich hoffe, daß das nächste Mal der gesamte Kongreß, einschließlich der Sektion der Eisenbahner, mit mir ebenso zufrieden sein wird wie die Sektion der Arbeiter im Straßentransport.

Wahl der Rechnungsprüfer

Der Präsident: Nun müssen wir zwei Rechnungsprüfer wählen, die in Großbritannien ansässig sein müssen. Die beiden früheren Rechnungsprüfer waren James Haworth und J. F. Franklin.

J. F. Stafford und J. Haworth werden nominiert und der **Präsident** ersucht den Kongreß um Zustimmung.

Der Kongreß stimmt diesen Nominierungen zu.

Sitz der ITF

Der Präsident: Nun zur Frage des Sitzes der ITF. Das Exekutivkomitee hat diese Angelegenheit erwogen und beantragt, daß der Sitz der ITF in London verbleiben soll. Ist der Kongreß damit einverstanden?

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Termin und Ort des nächsten Kongresses

Der Präsident: In der letzten Zeit hat sich der Brauch eingebürgert, die Festsetzung des Termins und Ortes dem Exekutivkomitee zu überlassen.

K. Domon (Japanischer Eisenbahnerverband): Ich schlage Tokio vor.

Der Präsident: Gut, ich bin bereit, Anträge entgegenzunehmen, mit denen sich dann das Exekutivkomitee zu beschäftigen haben wird. Möchte jemand einen großzügigen Antrag stellen? Nur zu!

P. D'Mello (Verband der Hafendarbeiter von Bombay): Ich möchte beantragen, den nächsten Kongreß in Asien, vorzugsweise in Tokio oder Bombay abzuhalten.

Der Präsident: Soll das Exekutivkomitee diesen Antrag erwägen?

P. D'Mello (Verband der Hafendarbeiter von Bombay): Ja.

Der Präsident: Nun, ich möchte dem Kongreß eines mitteilen, insbesondere dem Kollegen D'Mello, nämlich, wer die Organisation des Kongresses übernimmt, übernimmt auch die Verantwortung für die Ausgaben, die sich zwischen £ 5000 und £ 7000 bewegen können. Das Land, das die Gastgeberrolle übernimmt, muß diese Kosten decken, und hier handelt es sich um einen Faktor, den das Exekutivkomitee zu berücksichtigen haben wird. Nun, liegen noch weitere Anträge vor oder seid Ihr bereit, dem Exekutivkomitee alles Weitere zu überlassen?

Der Kongreß erklärt sich hiermit einverstanden.

Der Präsident: Danke. Dein Antrag, Kollege D'Mello, wird in Erwägung gezogen werden.

Nun bleibt nur noch der Bericht des Resolutionsausschusses übrig und die Behandlung der von den Mitgliedsorganisationen unterbreiteten Resolutionen.

Erster Bericht des Resolutionsausschusses

Der am ersten Kongreßtage gewählte Resolutionsausschuß setzt sich wie folgt zusammen:

Tunesien	<i>M. L. Benghozzia</i>
Schweden	<i>H. Blomgren</i>
Niederlande	<i>P. de Vries</i>
Japan	<i>K. Domon</i>
Schweiz	<i>H. Düby</i>
Indien	<i>P. D'Mello</i>
Frankreich	<i>F. Laurent</i>
Italien	<i>A. Maffei</i>
Deutschland	<i>A. Nicolaisen</i>
Spanien	<i>A. Pérez</i>
Österreich	<i>A. Thaler</i>
Griechenland	<i>A. Thiopoulos</i>
Großbritannien	<i>A. E. Tiffin</i>
USA	<i>J. Waugh</i>

Der Ausschuß ist zweimal zusammengetreten, der ersten Sitzung wohnten jedoch zu wenige Mitglieder bei, so daß eine gründliche Prüfung der vorgelegten Resolutionen nicht möglich erschien. Auf der zweiten Sitzung, am 20. Juli, waren alle Mitglieder vertreten. Kollege P. de Vries wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt. Als Sekretär fungierte Kollege Tofahrn und Kollege Becu wohnte dem späteren Teil der Sitzung ebenfalls bei.

Die Sitzung begann sofort mit der Prüfung der von den Mitgliedsorganisationen unterbreiteten Anträge (siehe Seiten 196—207). Die folgenden Beschlüsse wurden gefaßt:

1. Änderung der Präambel zu den Satzungen

Es wurde einstimmig beschlossen, in den dritten Satz das Wort „Kolonialismus“ einzufügen. Dieser Satz lautet nunmehr: „Sie (die ITF) steht ein für die Verteidigung der Demokratie und Freiheit und bekämpft den Totalitarismus, **Kolonialismus** und die Aggression in allen ihren Formen.“

2. Vertretung Afrikas in den leitenden Körperschaften der ITF

Es wurde empfohlen, diesen Antrag an das Exekutivkomitee zur weiteren Erwägung weiterzuleiten.

3. Tätigkeit der ITF in der arabischen Welt

Der Ausschuß vertrat die Ansicht, daß die Angelegenheiten, auf die sich dieser Vorschlag bezog, verwaltungstechnischer Natur waren und sich nicht für eine Erledigung durch den Kongreß eigneten. Der Ausschuß vertraute darauf, daß das Exekutivkomitee diesen Vorschlägen das ihnen gebührende Wohlwollen entgegenbringen und ihnen nach Maßgabe der der ITF zur Verfügung stehenden Mittel Rechnung tragen würde.

4. Unterstützung des Transportarbeiterverbandes von Kenya

Der Ausschuß gelangte zu der Auffassung, daß die beiden ersten in der Resolution enthaltenen Ansuchen (daß der Generalsekretär Afrika besuchen möge und Mitglieder des antragstellenden Verbandes in einem Industrieland ausgebildet werden sollten) verwaltungs-

technischen Charakter aufwiesen und für eine Erledigung durch Kongreßbeschuß nicht geeignet waren. Auch in diesem Falle brachte der Ausschuß sein Vertrauen in die Bereitwilligkeit des Exekutivkomitees zum Ausdruck, den größtmöglichen Beistand zu gewähren. Ein Mitglied des Ausschusses anerkannte zwar den verwaltungsmäßigen Charakter der Vorschläge, vertrat jedoch die Meinung, man bewege sich hier an der Grenze politischer Belange. Er legte Wert auf die Feststellung, der sich die übrigen Mitglieder des Ausschusses angeschlossen, daß besondere Situationen, wie die in Kenya, besonderer Aufmerksamkeit und Bemühungen von seiten der ITF bedürften.

Hinsichtlich des dritten Ansuchens (Ostafrika einen Sitz im Exekutivkomitee einzuräumen) wurde beschlossen, ihn an das Exekutivkomitee weiterzuleiten.

5. Gegen Rassendiskriminierung

Annahme empfohlen.

6. Koloniale Arbeiter und die IAO

Annahme empfohlen, mit dem Vorbehalt, daß (in beiden Paragraphen) an Stelle des Wortes „Koloniale Arbeitnehmer“ „Arbeiter in Ländern und Gebieten, die sich in einem Abhängigkeitsverhältnis befinden“ tritt.

7. Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter von Bombay

Nicht behandelt, da sich die Sektionskonferenz der Hafendarbeiter mit diesem Antrag beschäftigt hat.

8. Verbot der Erzeugung bzw. Verwendung von Atombomben

Dem zweiten Bericht vorbehalten.

9. Gewerkschaftsrechte der japanischen Transportarbeiter

10. Arbeitskonflikte in Japan

Der Ausschuß war im Prinzip für die Annahme dieser beiden Anträge, ersuchte jedoch den Wortführer der Antragsteller und den stellvertretenden Generalsekretär, zu versuchen, beide Anträge in einem einzigen Antrag zusammenzufassen, der dem Kongreß in einem späteren Bericht vorgelegt werden wird.

11. Verantwortlichkeit für Verkehrsunfälle

Nicht behandelt, da sich die Sektionskonferenzen der Arbeiter im Straßentransport und der Eisenbahner damit befaßt haben.

12. Intensivierung des internationalen Handels

Wird in einem späteren Zeitpunkt behandelt.

13. Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern

Antrag zugunsten der Resolution des Exekutivkomitees über den gleichen Gegenstand zurückgezogen.

14. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge

15. Umwandlung der zusätzlichen, freiwilligen Mitgliedsbeiträge in obligatorische Mitgliedsbeiträge

Auf der Vollsitzung des Kongresses behandelt.

16. Persönliche Kontakte zwischen Arbeitern verschiedener Länder

Der Ausschuß äußerte sich zugunsten des diesem Antrag zugrunde liegenden Prinzips, beschloß jedoch in Anbetracht der Tatsache, daß die in diesem Antrag geforderten Untersuchungen bereits durchgeführt worden sind, die folgende Abänderung zu empfehlen:

„In Anbetracht der Tatsache, daß persönliche Kontakte zwischen Mitgliedern der ITF, die in verschiedenen Ländern im gleichen Zweig des Verkehrs beschäftigt sind, geeignet wären, internationale Gewerkschaftsaktionen auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu erleichtern,

beauftragt der Kongreß das Exekutivkomitee und Sekretariat, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln bilaterale Vereinbarungen zwischen angeschlossenen Organisationen zum Zwecke eines internationalen Austausches von Arbeitnehmern des gleichen Zweiges des Verkehrswesens zu fördern und Organisationen, die derartige Vereinbarungen treffen, alle irgendwie mögliche Unterstützung zuteil werden zu lassen.“

17. Internationale Kontrollmöglichkeiten im Straßenverkehr

Von der Sektion der Arbeiter im Straßenverkehr behandelt.

18. Einheitliche Interessenvertretung der Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt

Von der Sektion des Personals der Zivilluftfahrt behandelt.

19. 40-Stunden-Woche

Auf der gemeinsamen Sitzung der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßenverkehr behandelt.

Vom Exekutivkomitee unterbreitete Resolutionsentwürfe

Internationale Gewerkschaftsbeziehungen

Der Ausschuß beschloß, die Billigung dieser Resolution zu empfehlen. Neun Stimmen dafür, eine dagegen, eine Stimmenthaltung.

Freiheit und Weltfrieden

Annahme durch Mehrheitsbeschluß empfohlen.

Zwei Stimmenthaltungen.

Freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern

Dem zweiten Bericht vorbehalten.

Anhang zum I. Bericht des Resolutionsausschusses

Entwurf einer Resolution über Internationale Gewerkschaftsbeziehungen

unterbreitet vom Exekutivkomitee der ITF und empfohlen vom Resolutionsausschuß zur Annahme (mit 9 gegen 1 Stimme bei einer Stimmenthaltung).

Der Kongreß, tagend vom 16. bis 24. Juli 1954 in London,

überzeugt von der Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen den IBS und dem IBFG, insbesondere zum Zwecke der Schaffung und Stärkung einer freien Gewerkschaftsbewegung in den entlegeneren und unterentwickelten Gebieten der Welt;

in der Erkenntnis, daß nur wenige der bestehenden IBS finanziell in der Lage sind, auf sich selbst angewiesen in den betreffenden Gebieten wirksame Arbeit zu leisten und manche von ihnen dazu überhaupt nicht in der Lage sind;

ist der Meinung, daß diese Arbeit durch eine Verminderung der Zahl der IBS wesentlich erleichtert und ihre Leistungsfähigkeit durch einen Verschmelzungsprozeß erhöht werden könnte;

ist ferner der Ansicht, daß ein wichtiger Beitrag zu dieser Arbeit durch die Errichtung von Regionalbüros geleistet werden könnte, in gewissen Fällen gemeinsam mit dem IBFG, in anderen gemeinsam mit anderen an den in Frage kommenden Gebieten interessierten IBS;

bekundet seine Bereitwilligkeit, mit anderen IBS zur Erreichung dieser Ziele zusammenzuarbeiten, jedoch mit dem klar und eindeutig erklärten Vorbehalt, daß er sich bedingungslos jeder Form einer Integration widersetzt, die der Tätigkeit der ITF irgendwelche, wie immer geartete Beschränkungen auferlegen würde und sich die Handlungsfreiheit vorbehalten will, die zur Aufrechterhaltung und Ausweitung dieser Tätigkeit erforderlich ist;

billigt die vom Exekutivkomitee und Sekretariat der ITF in bezug auf die Beziehungen zwischen dem IBFG und den IBS seit dem Kongreß in Stockholm verfolgte Politik und

ermächtigt das Exekutivkomitee, im Hinblick auf die Ausarbeitung von Vorschlägen über Möglichkeiten der Erreichung der oben angeführten Ziele Verhandlungen mit dem IBFG und den in Betracht kommenden IBS anzubahnen.

Der Präsident: Es liegt nun der erste Bericht des Resolutionsausschusses vor, Dokument Nr. 20, und es ist ein Nachtrag dazu vorhanden, der Entwurf einer Resolution über internationale Gewerkschaftsbeziehungen. Ich möchte vorschlagen, den Bericht gemeinsam mit dem Dokument zu diskutieren, das die Anträge der Mitgliedsorganisationen enthält.

Nun bitte ich den Vorsitzenden des Resolutionsausschusses um einige ganz kurze Erläuterungen zu diesem ersten Bericht. Soweit mir bekannt ist, ist der wichtigste Teil des Berichtes der zweite und abschließende Bericht des Ausschusses.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere): Zum ersten Bericht des Resolutionsausschusses habe ich nicht viel zu sagen, abgesehen davon, daß ich um Entschuldigung bitte für sein einigermaßen spätes Erscheinen infolge der ziemlich langen Diskussion über die verschiedenen Resolutionen. Insgesamt lagen uns 22 Resolutionen und Anträge und dazu eine dringende Resolution über die Lage in Tunesien vor, die nachher mit Zustimmung des Exekutivkomitees eingereicht wurde. Zur Information der Delegierten, Herr Vorsitzender, möchte ich dem Kongreß mitteilen, daß wir den Beschluß faßten, nur zwei Resolutionen in ihrer ursprünglichen Fassung zu billigen, nämlich Nr. 5 und die Resolution des Exekutivkomitees über internationale Gewerkschaftsbeziehungen. Wir empfehlen ferner die Billigung von drei Resolutionen, nämlich 1, 6 und 16 in abgeänderter Fassung. Mit den Resolutionen Nr. 7, 8, 17 und 19 haben wir uns nicht beschäftigt, und auch nicht mit den Nr. 14 und 15, da sich die Vollsitzung des Kongresses mit diesen Resolutionen

befahßt hat. Es wurde empfohlen, Nr. 2, 3 und 4 dem Exekutivkomitee zur Erwägung vorzulegen. Nr. 13 ist rückgängig gemacht worden zugunsten einer vom Exekutivkomitee unterbreiteten Resolution. Die Resolutionen Nr. 8, 9 und 12 und die Resolution des Exekutivkomitees über die freien Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern wurden einem zweiten Bericht vorbehalten, mit dem ich mich später beschäftigen werde. Wie dem Kongreß bereits mitgeteilt wurde, Herr Vorsitzender, enthält der zweite Bericht den Großteil dessen, was ich über die Resolutionen zu sagen habe und über die eine ziemlich ausgedehnte Diskussion stattfand, und ich hoffe, dem Kongreß diesen zweiten Bericht vielleicht innerhalb der nächsten Viertelstunde vorlegen zu können.

Der Präsident verliest daraufhin die Empfehlungen des Resolutionsausschusses der Reihe nach und der Kongreß erklärt sich mit allen einverstanden. Über Resolution Nr. 4, **Beistand für die Transportarbeiter von Kenya**, findet folgende Diskussion statt:

Der Präsident: Der Ausschuß ist zu der Auffassung gelangt, daß die beiden ersten Anträge verwaltungstechnischen Charakter aufweisen. Der dritte Antrag ist bereits dem Exekutivkomitee überwiesen worden und ich bitte den Kongreß, sich mit dieser Empfehlung einverstanden zu erklären.

P. D'Mello (Hafenarbeiterverband von Bombay): Im Resolutionsausschuß herrschte über diese Resolution keine Einmütigkeit und eine Ansicht, die vertreten wurde, lief darauf hinaus, daß an der ursprünglichen Fassung der Resolution nichts geändert werden sollte. Wir sind der Ansicht, daß die ITF, wie es in der Resolution heißt, den unterentwickelten Ländern helfen sollte; die dortigen Gewerkschaften haben unter gewissen gegen sie ergriffenen gesetzgeberischen Maßnahmen zu leiden und werden in Anhaltelager verschickt, und aus diesem Grunde ersuchen sie die ITF, ihnen dadurch behilflich zu sein, daß sie jemand nach Kenya schickt oder ihnen auf sonstige Weise Anleitungen erteilt, um sie in die Lage zu versetzen, in Zukunft ordentliche Arbeit zu leisten.

Es handelt sich hier meines Erachtens nicht um eine verwaltungstechnische Frage, sondern um eine Frage der Politik und ich glaube, der Kongreß sollte beschließen, in dieser Angelegenheit konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Dies war die Ansicht, die ich im Resolutionsausschuß zum Ausdruck brachte und ich möchte bitten, sie zu Protokoll zu nehmen.

Der Präsident: Die Politik als solche, Kollege D'Mello, steht fest. Es handelt sich nur darum, Mittel und Wege zu finden, um sie in die Tat umzusetzen. Darüber herrscht vollkommene Einmütigkeit. Erklärt sich der Kongreß in Anbetracht dieser Erläuterung mit dem Antrag einverstanden?

Der Kongreß stimmt zu.

Der Präsident: Nun kommen wir zum Entwurf der Resolution über **internationale Gewerkschaftsbeziehungen**, die vom Exekutivkomitee vorgelegt wurde. Es handelt sich hier um einen Nachtrag zum Bericht. Seid Ihr mit dieser Resolution einverstanden?

Der Kongreß bekundet sein Einverständnis.

Wahl des Exekutivkomitees

Der Präsident: Ich kann nunmehr das Ergebnis der Abstimmung über die Mitglieder des Exekutivkomitees bekanntgeben. Es sollten 257 Stimmzettel verteilt werden; 242 wurden verlangt; 223 gültige Stimmzettel eingehändigt; 18 waren ungültig; ein Stimmzettel war leer. Das Ergebnis der Abstimmung lautet: A. Thaler, 216 Stimmen; A. E. Lyon, 208; H. Jahn, 203; F. Laurent, 199; Fiorini, 26 Stimmen. Ich erkläre demgemäß die Kollegen Thaler, Lyon, Jahn und Laurent, für gewählt. Ich bitte den Kongreß, das Ergebnis dieser Wahl offiziell zur Kenntnis zu nehmen und zu billigen. Ist dies der Fall?

Der Kongreß erklärt sich einverstanden.

Auf Grund dieser Abstimmung ergibt sich unter Berücksichtigung der auf Seite 341 erwähnten Beschlüsse die folgende Zusammensetzung

DES NEUEN EXEKUTIVKOMITEES:

A. Deakin
R. Dekeyser
T. Gómez
I. Haugen
H. Jahn
H. J. Kanne
F. Laurent
A. E. Lyon
A. Thaler
O. Becu, Generalsekretär

Auf der Sitzung des neugewählten Generalrats, unmittelbar nach Abschluß des Kongresses, wird Arthur Deakin zum Präsidenten und Hans Jahn zum Vizepräsidenten gewählt.

Der Präsident: Nun folgt der 2. Bericht des Resolutionsausschusses.

Zweiter Bericht des Resolutionsausschusses

Der Resolutionsausschuß trat am 22. Juli zu seiner dritten und vierten Sitzung zusammen. Auf beiden Sitzungen wurde Kollege J. Waugh durch den Kollegen J. Howieson, ebenfalls USA, vertreten.

Antrag Nr. 12: Intensivierung des internationalen Handels

Im Einvernehmen mit der Delegation des britischen Landesverbandes der Eisenbahner, der diesen Vorschlag unterbreitet hatte, beschloß der Ausschuß, die Annahme des Entwurfes der Resolution unter Einbeziehung der folgenden Abänderung zu empfehlen:

„Der Kongreß der ITF heißt die leichte Besserung in den internationalen Handelsbeziehungen willkommen und fordert die Mitgliedsorganisationen auf, bei ihren Regierungen darauf zu dringen, daß schnellstens freundschaftliche Handelsbeziehungen zu allen Ländern hergestellt werden, die bereit sind, Handelsverträge abzuschließen.“

Vom Exekutivkomitee unterbreitete Resolutionen

Der Ausschuß beendete seine Diskussion eines Entwurfs einer Resolution über „Freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern“, den das

Exekutivkomitee unterbreitet hatte. Unter Einbeziehung von zwei Abänderungen lautet der Text des Entwurfs der Resolution, deren Billigung empfohlen wird, wie folgt:

„Freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern

In Anbetracht der Tatsache, daß die Hebung des Niveaus der Lebens und Arbeitsbedingungen der Völker der unterentwickelten Gebiete eine unerläßliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Stabilität und soziale Entwicklung dieser Weltteile darstellt,

in der Erkenntnis, daß die politische Freiheit der nicht selbständigen Länder im Interesse der Demokratie und des Fortschritts dieser Länder als wesentlicher Faktor betrachtet werden muß,

in der Erkenntnis, daß ein menschenwürdiger Lebensstandard nicht nur ein natürliches Recht des arbeitenden Menschen ist, sondern auch ein Mittel zur Verhinderung des Übergreifens des Kommunismus oder jeder anderen Form eines totalitären Regimes auf diese Gebiete und daher ein Mittel zur Sicherung des Weltfriedens darstellt,

in der Erkenntnis, daß die Erreichung dieser Ziele in erster Linie vom Vorhandensein starker und demokratischer Gewerkschaften in den betreffenden Gebieten abhängt, und

in der Erkenntnis, daß daher den auf die Förderung der freien Gewerkschaftsbewegung in diesen Gebieten abzielenden Bestrebungen der ITF und des IBFG allergrößte Bedeutung zukommt,

richtet der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, vom 16. bis 24. Juli 1954 in London, an die Organisationen der Transportarbeiter in den fortgeschrittensten Gebieten der Welt den nachdrücklichen dringenden Appell, den großzügigsten moralischen und finanziellen Beitrag zur Regionalarbeit zu leisten, dessen sie fähig sind, um

1. die ITF in die Lage zu versetzen, auf wirksamste Weise der besonderen Aufgabe gerecht zu werden, die sie in bezug auf die Förderung und Entwicklung von freien Gewerkschaften der Transportarbeiter in den unterentwickelten Gebieten zu erfüllen hat und
2. ihr zu ermöglichen, sich an der regionalen Arbeit allgemeiner Natur zu beteiligen, die der IBFG unternimmt und ihm dabei ihre uneingeschränkte Mitarbeit zu gewähren.“

Antrag Nr. 8: Verbot der Herstellung oder Verwendung von Atom- und Wasserstoffbomben

Der Ausschuß diskutierte eingehend den Antrag der japanischen Organisation über Atombomben. Mehrere Mitglieder des Ausschusses vertraten die Ansicht, daß diese Angelegenheit bereits in einem der Paragraphen eines Resolutionsentwurfs des Exekutivkomitees über „Freiheit und Weltfrieden“ berücksichtigt war, der wie folgt lautet:

„Richtet der Kongreß der ITF . . . den dringenden Appell an die Vereinten Nationen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln weiterhin dafür einzusetzen, daß die Atomkraft für friedliche Zwecke verwendet und die Herstellung und Beförderung von

Kriegsmaterial einer wirksamen internationalen Kontrolle unterstellt werden.“

Andere Mitglieder des Ausschusses konnten dieser Auffassung nicht unbedingt beipflichten und waren der Meinung, daß der japanische Antrag gesondert zu behandeln wäre. Man gelangte jedoch zu der Auffassung, daß der japanische Vorschlag in seiner ursprünglichen Form nicht gebilligt werden könnte und es wurde beantragt, ihn dahingehend abzuändern, daß der Kongreß an die Vereinten Nationen appellieren sollte, die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Herstellung und Verwendung von Atombomben zu verbieten und bereits hergestellte Bomben einer wirksamen Überwachung zu unterstellen. Die Abstimmung über den dieser Abänderung zugrundeliegenden Grundsatz ergab eine Mehrheit von 6 zu 5 Stimmen zugunsten der Abänderung, vorbehaltlich einer neuerlichen Prüfung des Textes des Abänderungsvorschlags, sobald er in schriftlicher Form vorliegen würde.

Kollege D'Mello beantragt den folgenden Wortlaut:

„Angesichts der Tatsache, daß die Versuchsexplosion einer Wasserstoffbombe im März 1954 bewiesen hat, daß der Gebrauch von Atombomben in einem zukünftigen Krieg die Existenz der Menschheit gefährden würde,

richtet der Kongreß einen dringenden Appell an die Versammlung und den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen, schleunigst ein Verbot der Herstellung und Verwendung von Atom- und Wasserstoffbomben zu erlassen und ein Organ einzurichten, das mit der notwendigen Macht und Mitteln ausgerüstet ist, um die Einhaltung dieses Verbots in der ganzen Welt sicherzustellen und eine wirksame Kontrolle über die vorhandenen Atombomben auszuüben,

der Kongreß drückt den japanischen Arbeitern, die die Opfer der jüngsten Wasserstoffbombeversuche gewesen sind, seine Sympathie aus.“

Gleichzeitig unterbreiteten drei weitere Mitglieder des Ausschusses, die Kollegen Pérez, Maffei und Laurent, einen weiteren Entwurf, der nach einigen Abänderungen mit 11 zu 1 Stimme gebilligt wurde. In seiner abgeänderten und gebilligten Form lautet der Text wie folgt:

„Der Kongreß bringt seine aufrichtige Sympathie für die Leiden zum Ausdruck, die den japanischen Arbeitern durch das vor kurzem veranstaltete Experiment mit der Hydrogen-Bombe verursacht wurden und appelliert an die zuständigen Behörden, durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten, daß Arbeiter nicht wieder Atomversuchen zum Opfer fallen.“

Während der Diskussion über den vom Kollegen D'Mello unterbreiteten Entwurf wurde der Vorschlag gemacht, daß seinen Anregungen dadurch entsprochen werden könnte, daß in dem oben angeführten Paragraphen des Resolutionsentwurfes über „Freiheit und Weltfrieden“ das Wort „schließlich“ eingefügt würde, der dann wie folgt lauten würde:

„Richtet der Kongreß der ITF den dringenden Appell an die Vereinten Nationen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln weiterhin dafür einzusetzen, daß die Atomkraft ausschließlich für friedliche Zwecke verwendet und die Herstellung und Beförderung von

Kriegsmaterial einer wirksamen internationalen Kontrolle unterstellt werden.“

Diesem Vorschlag wurde zugestimmt und als danach über den Vorschlag des Kollegen D'Mello abgestimmt wurde, stimmte der Ausschuß mit 10 zu 2 Stimmen dagegen.

Dringende Resolution über Tunesien

Der Ausschuß wurde davon in Kenntnis gesetzt, daß das Exekutivkomitee die tunesische Delegation ermächtigt hatte, eine dringende Resolution zu unterbreiten.

Im Laufe der Diskussion stellte sich heraus, daß zwischen dem tunesischen und französischen Mitglied des Ausschusses gewisse Meinungsverschiedenheiten bestanden. Da der Ausschuß dem im Entwurf der Resolution zum Ausdruck gebrachten Grundsatz zustimmte, ersuchte er das tunesische, französische und schweizerische Mitglied, den Versuch zu unternehmen, einen allen Teilen genehmen Wortlaut auszuarbeiten. Es wurde ein Übereinkommen erzielt und der Ausschuß empfiehlt mit Zustimmung aller Mitglieder die Annahme der folgenden Resolution:

„In Anbetracht der Tatsache, daß das Exekutivkomitee der ITF die Forderungen der tunesischen Eisenbahner der französischen Regierung und den französischen Behörden in Tunesien gegenüber unterstützt hat, daß ihnen jedoch nur zum Teil und auf ungenügende Weise Rechnung getragen worden ist;

daß die tunesische Regierung, die versprochen hatte, den von den tunesischen Mitgliedern der ITF erhobenen Forderungen zu entsprechen, im vergangenen Juni zurückgetreten ist, bevor es ihr möglich war, ihr Versprechen einzulösen;

daß die Personalpolitik der tunesischen Eisenbahnen nicht nur keinen Fortschritt auf dem Wege zu einer gerechteren Behandlung macht, sondern sich seit dem Rücktritt der tunesischen Regierung immer stärker in gegenteiligem Sinne auswirkt;

daß der normalen und gesetzmäßigen Tätigkeit der Gewerkschaften der tunesischen Eisenbahner einerseits durch die Willkür der Behörden und andererseits durch die Repressalien der Eisenbahngesellschaften Beschränkungen auferlegt werden;

daß die tunesische Föderation der Eisenbahner das Ende der Verwaltung der tunesischen Eisenbahner durch ausländische Gesellschaften fordert und verlangt, daß die Eisenbahnen einer direkt dem tunesischen Staat untergeordneten Verwaltung unterstellt werden, um eine wohlwollendere und gerechtere Behandlung des tunesischen Personals zu gewährleisten;

daß die Forderungen der tunesischen Mitglieder der ITF sich organisch in den Rahmen der allgemeinen Bestrebungen der tunesischen Arbeitnehmer und Bevölkerung einfügen, die auf eine weitergehende Beteiligung am wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und staatsrechtlichen Fortschritt ihres Landes abzielen;

daß die tunesische Regierung und die französischen Behörden in Tunesien Privatinteressen willige Handlangerdienste leisten, sich von Grundsätzen einer kolonialen Unterdrückerpolitik leiten lassen,

in Tunesien ein wahrhaftes Diktaturregime eingerichtet haben und die unerlässlich notwendige soziale Gerechtigkeit verweigern, die die freie Gewerkschaftsbewegung fordert;

daß einzig und allein eine autonome demokratische Regierungsform harmonische Beziehungen zwischen Franzosen und Tunesiern gewährleisten kann;

billigt der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt vom 16. bis 24. Juli 1954 in London, die vom Exekutivkomitee der ITF unternommene Aktion zugunsten der tunesischen Eisenbahner;

fordert die vollständige Tilgung der über die tunesischen Eisenbahner, die sich am Streik des 1. April 1952 beteiligten, verhängten Disziplinarstrafen;

unterstützt die Forderung der tunesischen Föderation der Eisenbahner, die Verwaltung und den Betrieb aller Eisenbahnen des Landes einem direkt dem tunesischen Staat unterstellten Organ anzuvertrauen, und

bekundet seine Solidarität mit den tunesischen Demokraten, die sich für die Emanzipierung der Arbeitnehmer des Landes einsetzen und betont, daß die freie Gewerkschaftsbewegung eine wichtigere Rolle als je zuvor zu spielen hat, um ihre Mission erfüllen zu können, deren Ziel die Verbrüderung der Menschheit und die Emanzipierung der Arbeiterschaft ist, in einer Gesellschaftsordnung, in der die individuelle und kollektive Freiheit respektiert werden.“

Anhang zum zweiten Bericht des Resolutionsausschusses Gewerkschaftsrecht und Regelung von Arbeitskonflikten in Japan

In Anbetracht der Tatsache,

daß auf Grund der japanischen Gesetzgebung der Streik bei den Eisenbahnen und in den städtischen Verkehrsbetrieben untersagt ist und Arbeitskonflikte in diesen Industrien dem obligatorischen Schiedsspruch unterworfen sind;

daß das einschlägige Gesetz den Behörden, die die Funktion des Arbeitgebers ausüben, das Recht einräumt, den Schiedsgerichtsentcheid abzulehnen oder abzuändern, den Arbeitern und ihren Organisationen jedoch dieses Recht vorenthält;

daß die Verwaltung der Staatsbahnen mit Unterstützung der Regierung in den letzten fünf Jahren viermal einen Schiedsgerichtsentcheid zur Gänze abgelehnt hat, durch den ihren 400 000 Bediensteten Erhöhungen ihrer Bezüge gewährt worden wären;

daß sich der Verband der Staatsbahner gegen diese willkürlichen, selbstherrlichen und ungerechten Handlungen zur Wehr gesetzt hat, indem er seine Mitglieder aufforderte, während bestimmter Zeiträume die Dienstvorschriften buchstäblich zu befolgen und sich die Bestimmungen über den Urlaub zum Zwecke einer Arbeitsniederlegung in größerem Maßstabe zunutze zu machen;

daß die Eisenbahnverwaltung Repressalien ergriffen hat, indem sie den Präsidenten, Vizepräsidenten und Generalsekretär der Organi-

sation, sowie ihre Nachfolger und fünfzehn Funktionäre ihres Postens enthoben hat;

daß die Eisenbahnverwaltung der Gewerkschaft der Eisenbahner die Anerkennung verweigert, weil sie entlassene Eisenbahner zu ihren Führern gewählt hat, und daß diese Haltung eine Einmischung in die inneren Angelegenheiten der Gewerkschaft bedeutet, die nicht geduldet werden kann;

daß es in den Verkehrsbetrieben der Gemeinde von Sapporo zu einem analogen Konflikt gekommen ist, der zur Entlassung der fünf leitenden Funktionäre des betreffenden Verbandes geführt hat;

daß die Regelung von Arbeitskonflikten durch obligatorische Schiedsgerichtsentscheide einen unzureichenden Ersatz für das Streikrecht darstellt, da sie den Arbeitnehmern, indem sie sie der Handlungsfreiheit beraubt, das letzte Mittel zur Erlangung einer gerechten Regelung vorenthält.

daß eine obligatorische Schiedsgerichtsordnung, die die Freiheit der Arbeitnehmer vernichtet und die der Arbeitgeber wahrt, den Willen des Arbeitgebers zur höchsten Schiedsgerichtsinstanz erhebt und die Arbeitnehmer einer autokratischen Ordnung unterwirft und daher doppelt zu verurteilen ist;

daß das betreffende Gesetz eines demokratischen und zivilisierten Staates unwürdig ist und daß die Vorgangsweise der Verwaltung der Staatsbahnen und der Gemeindeverwaltung von Sapporo eine flagrante Verneinung der Gerechtigkeit und Unterdrückungsakte darstellen, die nur eines totalitären Regimes würdig sind;

daß die japanische Regierung eine Revision der einschlägigen Gesetze beabsichtigt, um die Benachteiligung der Gewerkschaften der Eisenbahner und Transportarbeiter den Arbeitgebern gegenüber noch zu verschärfen;

daß diese reaktionäre Sozialpolitik geeignet ist, nicht nur den Eisenbahnern und Transportarbeitern in Japan, sondern auch in den übrigen Ländern Asiens und der ganzen Welt zu schaden;

appelliert der Kongreß an die Regierung Japans, die erforderlichen Schritte zur Revision der geltenden Gesetze zu unternehmen, um sie den Konzeptionen der demokratischen Welt anzupassen, wie sie in verschiedenen Dokumenten und Verträgen der Internationalen Arbeitsorganisation und insbesondere von der vom Binnenverkehrsausschuß der IAO im Jahre 1947 gebilligten EntschlieÙung über die industriellen Beziehungen im Verkehrswesen zum Ausdruck kommen;

bekundet seine Solidarität mit den japanischen Transportarbeitern und ermutigt sie, unablässig weiter bestrebt zu sein, in ihrem Lande eine authentische Demokratie zu errichten, die dem Ideal der Gerechtigkeit gewidmet ist;

beauftragt das Sekretariat der ITF, die vorliegende Resolution der Regierung Japans zur Kenntnis zu bringen.“

(Anträge Nr. 9 und 10 mit Zustimmung des Resolutionsausschusses in einem einzigen Antrag zusammengefaßt.)

Entwurf einer EntschlieÙung über Freiheit und Weltfrieden

beantragt vom Exekutivkomitee und dem ResolutionsausschuÙ (mit 2 Stimmenenthaltungen) zur Annahme empfohlen:

In der Erkenntnis, daß ein dritter Weltkrieg die Menschheit mit unvorstellbaren Schrecken bedrohen und die Vernichtung der Zivilisation bedeuten würde;

in der Erkenntnis, daß totalitäre Regierungsformen die schwerwiegendste Bedrohung der Freiheit und der friedlichen Entwicklung der Völker darstellen;

in der Erkenntnis, daß alle Nationen der Welt und alle Schichten der Gesellschaft alles in ihren Kräften Stehende tun müÙten, um das Unheil eines Krieges zu verhindern;

in der Erkenntnis, daß die internationale Kontrolle der Atomenergie und die Überwachung der Herstellung von Kriegsmaterial eine imperative Notwendigkeit darstellen, wenn die Welt vor einem solchen Schicksal bewahrt bleiben soll;

richtet der KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt in London vom 16. bis 24. Juli 1954;

den dringenden Appell an die Vereinten Nationen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln weiterhin dafür einzusetzen, daß die Atomkraft ausschließlich für friedliche Zwecke verwendet und die Herstellung und Beförderung von Kriegsmaterial einer wirk-samen internationalen Kontrolle unterstellt werden;

verpflichtet sich im Namen der ITF, die der Wahrung des Friedens dienenden Bestrebungen des IBFG bis aufs äußerste zu unterstützen, und

appelliert an alle der ITF angeschlossenen Organisationen der Transportarbeiter, allen nur irgendwie möglichen Druck auf ihre nationalen gesetzgebenden Körperschaften auszuüben und sich auch auf sonstige Weise mit ganzer Kraft für die Wahrung der Freiheit und des Friedens einzusetzen.

P. de Vries (Verband der niederländischen Schiffsoffiziere). Der zweite Bericht beginnt mit Antrag Nr. 12: Intensivierung des internationalen Handels. Hierzu habe ich nur wenig zu bemerken. Wir kamen überein, den letzten Satz der Resolution auszulassen, der lautete: „Insbesondere in jenen Ländern, wo die von den Gewerkschaften geforderten Arbeitsbedingungen in vollem Umfang eingehalten werden.“

Zur Resolution des Exekutivkomitees über freie Gewerkschaften in unterentwickelten Ländern fügten wir einen zweiten Absatz hinzu, der lautet: „In der Erkenntnis, daß die politische Freiheit der nicht-selbständigen Länder im Interesse der Demokratie und des Fortschritts dieser Länder als wesentlicher Faktor betrachtet werden muß“ und änderten den Text des neuen dritten Absatzes, also des früheren zweiten so, daß die letzte Zeile dieses Absatzes wie folgt lautet:

„Sondern auch ein Mittel zur Verhinderung des Übergreifens des Kommunismus oder jeder anderen Form eines totalitären Regimes auf diese Gebiete und daher ein Mittel zur Sicherung des Weltfriedens darstellt.“

Über die von unseren japanischen Kollegen unterbreitete Resolution über das „Verbot von Atombomben“ fand eine eingehende Diskussion statt,

als deren Ergebnis wir es für ratsam erachten, den dritten Absatz der Resolution über Freiheit und Weltfrieden, von rückwärts gerechnet, abzuändern. Der neue Entwurf dieser Resolution ist in einem Anhang zum zweiten Bericht enthalten. Der vorerwähnte Absatz lautet nun wie folgt:

„Richtet der Kongreß den dringenden Appell an die Vereinten Nationen, sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln weiterhin dafür einzusetzen, daß die Atomkraft ausschließlich für friedliche Zwecke verwendet und die Herstellung und Beförderung von Kriegsmaterial einer wirksamen internationalen Kontrolle unterstellt werden.“

Zur Lage in Japan und den der japanischen Bevölkerung durch die vor kurzem veranstalteten Experimente mit Atomkraft verursachten Leiden lagen zwei Anträge vor, einer von Kollegen D'Mello und einer von den Kollegen Pérez, Maffei und Laurent. Der letztgenannte Antrag wurde vom Resolutionsausschuß mit elf gegen eine Stimme gebilligt. Diese Resolution lautet: „Der Kongreß bringt seine aufrichtige Sympathie für die Leiden zum Ausdruck, die den japanischen Arbeitern durch das vor kurzem veranstaltete Experiment mit der Wasserstoffbombe verursacht wurden und appelliert an die zuständigen Behörden, durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten, daß Arbeiter nicht wieder Atomversuchen zum Opfer fallen.“

Nun, wie ich bereits erwähnt habe, wurde unserem Ausschuß auch eine dringende Resolution von Tunesien vorgelegt und bei unseren Diskussionen gestern nachmittag bedurfte es geraumer Zeit, um Meinungsverschiedenheiten zwischen den tunesischen und französischen Mitgliedern auszugleichen und wie es im Bericht heißt, ist des den Bemühungen des schweizerischen Mitglieds unseres Komitees, Kollegen Düby, zu verdanken, der meiner Ansicht nach einen Orden verdient. Gestern schien es unmöglich, ein Einverständnis zwischen den französischen und tunesischen Mitgliedern herbeizuführen, aber sehr früh am heutigen Vormittag ist dies gelungen, so daß nunmehr eine Resolution über Tunesien vorliegt, die der Ausschuß dem Kongreß zur einstimmigen Billigung empfiehlt.

Ferner liegt ein weiterer Anhang zum Bericht vor, über die Gewerkschaftsrechte und Arbeitskonflikte in Japan, der das Ergebnis einer Zusammenfassung der Anträge Nr. 9 und 10 darstellt, die, wie im ersten Bericht des Ausschusses erwähnt wurde, in einem späteren Zeitpunkt erwogen werden sollen. Die Resolution stützt sich in ihrer gegenwärtigen Fassung auf die einstimmige Billigung des Resolutionsausschusses.

Abschließend möchte ich den Mitgliedern des Ausschusses für ihre ausgezeichnete Mitarbeit, die es dem Ausschuß ermöglicht hat, zu den im Berichte enthaltenen Beschlüssen zu gelangen, meinen Dank aussprechen.

Dringende Resolution über Tunesien

P. D'Mello (Hafenarbeiterverband von Bombay) erklärt, soweit er sich erinnern könne, sei man übereingekommen, das Wort „Imperialismus“ hinzuzufügen.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Schiffsoffiziere): Ich glaube, Kollege D'Mello ist hier ein Irrtum unterlaufen. Soweit ich mich erinnern kann, kamen wir nicht überein, das Wort „Imperialismus“ einzubeziehen, da sich hierfür keine Mehrheit im Ausschuß fand.

Der Präsident: Nun, wenn keine Mehrheit dafür war, ist die Sache erledigt. Ist der Kongreß damit einverstanden, die Resolution unter Berücksichtigung der soeben abgegebenen Erklärungen zu billigen?

Der Kongreß bekundet seine Zustimmung und billigt somit vollinhaltlich die beiden Berichte des Resolutionsausschusses.

Abschluß des Kongresses

Der Präsident: Damit sind wir am Ende unseres Kongresses angelangt, aber bevor wir die Sitzung aufheben, glaube ich, es wäre am Platze, dem Resolutionsausschuß unsern Dank und unsere Anerkennung für das riesige Arbeitspensum auszusprechen, das er bewältigt hat. Wir danken ihm und werden unseren Dank zu Protokoll geben. Packt noch nicht Euer Gepäck, denn es bleibt noch einiges zu tun übrig. Wir sind am Ende des Kongresses angelangt und ich möchte mir die Bemerkung gestatten, daß es ein höchst erfolgreicher Kongreß gewesen ist und allen, die zu seinem Erfolg beigetragen haben, möchten wir aus tiefstem Herzen unseren aufrichtigen Dank aussprechen.

Es freut mich, nunmehr Herrn Ike Hayward begrüßen zu können, den Führer der Mehrheitspartei im Londoner Grafschaftsrat. Ihm als einzigen hier anwesenden Vertreter des Grafschaftsrates möchte ich offiziell sagen, wie sehr wir die Einrichtungen, die uns zur Verfügung gestellt wurden, zu schätzen wußten. *(Beifall.)*

Mr. Haywood half uns persönlich aus der schwierigen Situation heraus, in die wir geraten waren, als es darum ging, einen Tagungsort ausfindig zu machen, der als Alternative zu Edinburg in Betracht kam. Er machte sich mit seiner üblichen Energie an die Arbeit und so befinden wir uns im Besitze des Ratsaals des Londoner Grafschaftsrates, der uns auf die Dauer des Kongresses eingeräumt wurde. Wir möchten dem Londoner Grafschaftsrat für alle die Einrichtungen unseren Dank aussprechen, die uns diese Woche zur Verfügung gestellt wurden und ich bin überzeugt, daß wir alle gleichzeitig auch dem Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates unseren persönlichen Dank aussprechen möchten für die Ehre, die er uns durch seine Anwesenheit erwiesen hat und den wunderschönen Empfang, der uns neulich bereitet wurde. *(Beifall.)*

Nun möchte ich um Himmels willen nicht das Personal dieses Gebäudes vergessen, das sich während der ganzen Woche so höflich, hilfsbereit und liebenswürdig erwiesen hat. *(Beifall.)* Diesen Dank richte ich an alle, die hier beschäftigt sind und mit denen ich in Kontakt gekommen bin. Ferner möchte ich mit größerer Freude, als ich seit langer Zeit empfunden habe, dem Empfangsausschuß danken für die wundervolle Arbeit die er geleistet hat, insbesondere Percy Knight, seinem Vorsitzenden und Jim Haworth, dem Kassier. Ihnen möchte ich sagen, wie sehr wir ihre Bemühungen zu schätzen wissen. *(Beifall.)* Ich weiß, daß sie mich einmal als einen verdammten Schnüffler betrachtet haben werden, der seine Nase überall hineinsteckt, aber ich wollte mich nur vergewissern, daß die Arbeit auf eine Weise geleistet wurde, die den der ITF angeschlossenen britischen Verbänden zur Ehre gereicht. Ich glaube, alle meine Kollegen werden sich meiner Ansicht anschließen, daß Ihr Euch nicht nur der britischen Ver-

bände würdig erwiesen habt, sondern eine Arbeit geleistet habt, auf die wir stolz sein können und für die wir Euch unsern aufrichtigen Dank aussprechen.

Ferner möchte ich jenen danken, die die Maschine in Gang halten. Das besorgen nicht die Leute, die reden — im Gegenteil, sie verlangsamten den Gang der Maschine, — sondern jene, die hinter den Kulissen arbeiten. *(Beifall.)* Und in Eurem Namen möchte ich allen Funktionären, ich will keine einzelnen Namen nennen, und allen Mitgliedern des Sekretariats danken, die so gute und so tüchtige Arbeit geleistet haben, daß wir innerhalb der Zeit fertig geworden sind, die uns zur Verfügung gestellt worden ist.

Ich beantrage daher, und ich bitte um Eure Zustimmung durch Akklamation, daß wir allen und jedem einzelnen von Ihnen, die in irgendeiner Weise zu dem Erfolg unserer Sitzung beigetragen haben und die zu erwähnen ich vielleicht vergessen habe, unseren herzlichen Dank aussprechen. *(Beifall.)*

H. Jahn (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands): Herr Vorsitzender, wertere Kollegen! Ich möchte mich zum Dolmetscher der Kongreßteilnehmer machen, und gleichzeitig im Namen der Frauen sprechen, die das Glück hatten, hier in London einige schöne Tage zu erleben.

Unseren englischen Freunden möchte ich unsern herzlichen Dank dafür abstaten, daß sie uns nicht nur schöne Stunden, sondern auch Stunden der Erbauung und Stunden der Erfahrungsbereicherung geschenkt haben. Das schönste, was nach meinem Dafürhalten aber uns gegeben wurde, das war die gute solidarische Kameradschaftlichkeit, mit der wir uns in diesen Erholungsstunden wieder einmal von Mensch zu Mensch aussprechen konnten. Alles hat vorzüglich geklappt, und da schließe ich ein, daß die Verbindungen unserer englischen Freunde zu Petrus sehr gute und enge sein müssen, denn es hat sogar die Sonne geschienen in diesen schönen Tagen in London.

Nun noch ein Wort zu unserm Vorsitzenden, zu Arthur Deakin. Er hat in alter Fairneß und in alter Routine den Kongreß geleitet. Er hat sogar fertiggebracht, wie man gesagt hat: etwas légere und immer mit der Toleranz des guten Gewerkschaftsleiters uns über manche Klippe hinwegzuführen, was uns erlaubt hat, daß wir heute abend um 6 Uhr den Kongreß beenden können. Also Dir, lieber Arthur Deakin, danken wir für Deine umsichtige Geschäftsführung. Sie hat dazu beigetragen, daß dieser Kongreß der ITF zu einem der erfolgreichsten in der Geschichte der ITF geworden ist.

Der Präsident: Es wäre unverzeihlich, wenn ich unsere Gäste nicht erwähnte, und der einzige, von dem wir hier wirklich erwarten können, daß er in Ihrem Namen spreche, ist der älteste hier anwesende Delegierte, der, wie ich glaube, ewig leben wird. Selbst wenn er dies nicht fertigbringen sollte, wird man seiner doch ewig gedenken, Charles Lindley.

Charles Lindley: Es bedeutet für mich eine große Ehre, hier am Ende des Kongresses ein paar Worte sprechen zu dürfen, obwohl ich etwas zögere, da viele meiner Kenntnisse der englischen Sprache verloren gegangen sind, die vor 30 Jahren so ausgezeichnet waren und ich nicht immer die richtigen Ausdrücke finden kann. Es ist immer ein großes Vergnügen, wieder einen Kongreß zu besuchen, alte Freunde zu begrüßen und neue Kollegen kennenzulernen. Man sieht immer neue Gesichter. In allen

Ländern, in denen unsere Kongresse stattfinden, rivalisieren die Gewerkschaften in gewissem Maße bei ihren Bemühungen, den Delegierten und Gästen einen guten Empfang zu bereiten, obwohl ich, wenn ich auf den Kongreß 1920 in Stockholm zurückblicke, doch zu der Ansicht gelange, daß er der beste von allen gewesen ist. Wir führten alle Kongreßteilnehmer auf eine Fahrt nach Lappland und davon wurde noch viele Jahre später in den verschiedenen Ländern, die ich besuchte, gesprochen. Aber auch der gegenwärtige Kongreß ist ein bemerkenswerter gewesen und ich hatte mir kaum vorgestellt, daß es Euch gelingen würde, die Arrangements zu treffen, die Ihr tatsächlich getroffen habt. Es ist wunderschön gewesen und die Ausflüge, die wir im ganzen Lande gemacht haben, müssen Euch ziemlich viel Geld gekostet haben.

(Der Präsident: Wir haben zehn Millionen Pfund, also davon wollen wir nicht reden.)

Einen so großen Kongreß wie diesen im Lande herumzuführen und den Teilnehmern die Schönheiten von Somerset und anderen Teilen Südens Englands zu zeigen und dazu noch die übrigen netten Unterhaltungen, deren wir uns im Laufe der Woche erfreuen konnten, bedeutet allerhand Arbeit. Er freut mich sehr, daß es unseren Kollegen in England gelungen ist dieses Arbeitspensum zu bewältigen. Ich bin überzeugt, es hätte in Edinburg nicht bewerkstelligt werden können. Im Namen der Gäste, und ich glaube, darin werden sich wohl auch die übrigen Delegierten mir anschließen, möchte ich allen unseren britischen Kollegen meinen herzlichen Dank für all das aussprechen, das sie unternommen haben, um uns hier einen erfreulichen Aufenthalt zuteil werden zu lassen. Nochmals vielen Dank. Wir werden es Euch nicht vergessen.

Der Präsident: Nun, Kollegen, zum Abschluß noch dieses: Im Namen der britischen Gewerkschaften danke ich unserem Kollegen Jahn und Charles Lindley für ihre freundlichen Worte. Ich bezweifelte nie, und es überrascht mich, daß überhaupt jemand derartige Zweifel hegte, daß wir in Großbritannien noch immer einer guten Leistung fähig sind. Und im Namen meiner schottischen Kollegen möchte ich Lindley widersprechen, denn ich weiß, daß die Schotten alles ebensogut gemacht hätten wie wir, wenn nicht besser. Aber, wir haben uns hier nur bemüht, die Liebesswürdigkeit und Gastfreundschaft zu erwidern, die uns im Laufe der Jahre bei Besuchen anderer Länder zuteil geworden ist. Weniger hätten wir kaum tun können und ich hoffe, daß wir uns all dessen, was Ihr für uns getan habt, würdig erwiesen haben.

Damit, Kollegen, erkläre ich den Kongreß für beendet und wünsche Euch allen eine sichere und angenehme Heimreise. Lebt wohl und gute Reise!

Teilnehmerverzeichnis

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Belgien		
Belgische Transportarbeidersbond (Transportarbeiter)	<i>R. Dekeyzer</i> <i>G. Hendrickx</i> <i>L. Eggers</i> <i>W. Cassiers</i>	
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner)	<i>W. Geldof</i> <i>J. Lauwereins</i> <i>P. Martens</i>	<i>C. Bogaert</i>
Secteur cheminots de la C. G. S. P. (Eisenbahner)	<i>G. Devaux</i> <i>L. Despontin</i> <i>P. de Wachter</i> <i>F. D'Helt</i> <i>G. Premer</i>	
Secteur aviation de la C. G. S. P. (Personal in der Luftfahrt)	<i>A. Valkeners</i>	
Dänemark		
Dansk Jernbane Forbund (Eisenbahner)	<i>P. Madsen</i> <i>E. Rasmussen</i> <i>V. E. Hansen</i>	<i>N. A. Jensen</i>
Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	<i>C. Larsen</i> <i>E. Borg</i> <i>A. V. Andreassen</i>	
Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	<i>S. F. Andersen</i>	
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal)	<i>K. B. Knudsen</i>	
Deutschland		
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	<i>H. Jahn</i> <i>C. Kamp</i> <i>J. Müller</i> <i>W. Kiesel</i> <i>K. Weiß</i> <i>F. Schreiber</i> <i>F. Berger</i> <i>X. Bruckschlegel</i> <i>W. Kraft</i> <i>C. Moser</i> <i>Fr. L. Raupp</i>	<i>G. Magnus</i>

Organisation:**Delegierte:****Beobachter:**

M. Schürheck
A. Darstein
H. Bracht
J. Gottlob
L. Hofmann
R. Gerlach

Gewerkschaft Öffentliche Dienste,
 Transport und Verkehr

A. L. Kummernuß
G. Huber
H. Hildebrand
J. Steldinger
H. Wiemers
F. Profe
A. Nicolaisen
B. Knaack
A. Christ

K. Gick
A. Höhne
F. Kurmann
Schweinhuber
Schildwach
R. Becker

Estland (Exil)

Esti Meremeeste Union (Seeleute) *N. Metslov*

Finnland

Finlands Lokomotivmannaförbund (Lokpersonal)

G. W. Widing

K. E. Valjakka

Finlands Arbetarförbund (Hafenarbeiter)

M. Kitunen

Finlands Bilbranscharbetareförbund (Kraftfahrer)

S. J. Kuotio

Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)

W. E. Backman

J. E. Kaunisto

Finlands Sjömans-Union (Seeleute)

N. Wälläri

B. Johansson

Finlands Maskinmästareförbund (Schiffsmaschinisten)

J. Christensson

(Stellvertreter)

Frankreich

Fédération Nationale F. O. des Transports (Transportarbeiter)

P. Felce

Fédération des Travaux Publics et des Transports (Pers. i. d. Luftf.)

R. Lapeyre

J. Dô

Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (Fluggpersonal)

R. Lapeyre

(Stellvertreter)

Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots (Eisenbahner)

F. Laurent

R. Degris

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Fédération Nationale de la Marine Marchande F. O. (Seeleute)	<i>J. Philipps</i>	
Fédération des Officiers de la Marine Marchande F. O. (Schiffsoffiziere)	<i>J. Philipps</i> (Stellvertreter)	
Griechenland		
Panhellenic Seamen's-Federation (Seeleute)	<i>M. Petroulis</i> <i>P. Kalapothakis</i> <i>D. Benetatos</i>	<i>A. Cazakos</i>
Fédération Panhellenique des Cheminots (Eisenbahner)	<i>S. Dimitracopoulos</i> <i>S. Vassiliadis</i> <i>G. Dimitracopoulos</i>	<i>F. Fisekis</i>
Greek Dockers' Federation (Hafenarbeiter)	<i>A. Thiopoulos</i>	
Großbritannien		
National Union of Seamen (Seeleute)	<i>T. Yates</i> <i>A. Manson</i> <i>P. Knight</i> <i>W. Sinclair</i> <i>J. Highfield</i> <i>J. Scott</i> <i>J. Ockleton</i>	<i>J. H. Borlase</i>
Navigators' and Engineer Officers' Union (Schiffsoffiziere)	<i>Lord Winster</i> <i>D. S. Tennant</i> <i>J. G. K. Gregory</i>	<i>J. A. Wilson</i> <i>W. L. S. Harrison</i> <i>E. T. Williamson</i> <i>C. P. Mitchell</i> <i>J. Cross</i> <i>H. M. Fitzmarshall</i> <i>C. Higgins</i> <i>W. B. Griffith</i> <i>Miss Pretlove</i>
Radio Officers' Union (Bordfunker)	<i>H. W. O'Neill</i>	<i>D. H. Lamb</i>
Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	<i>A. Deakin</i> <i>A. E. Tiffin</i> <i>E. E. Fryer</i> <i>E. Campbell</i> <i>J. Cree</i> <i>L. Forden</i> <i>H. Joyce</i> <i>C. Mortimer</i> <i>C. W. Prescott</i> <i>S. D. Tonkin</i>	

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	<i>J. S. Campbell</i> <i>J. W. Stafford</i> <i>D. Bowman</i> <i>D. G. Williams</i>	
Transport Salaried Staffs' Association (Eisenbahnbeamte)	<i>J. Haworth</i> <i>W. J. P. Webber</i> <i>T. A. Bacon</i> <i>H. E. Duncan</i>	
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokpersonal)	<i>S. R. Lunniss</i> <i>S. Auty</i> <i>A. Hallworth</i>	
Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Kleinhandelsarbeiter)	<i>F. Knowles</i> <i>W. H. Stacey</i> <i>W. Padley</i> <i>R. Hanes</i> <i>W. Peak</i>	
Scottish Horse and Motormen's Association (Fuhrleute und Kraftfahrer)	<i>J. Brannigan</i> <i>P. McGarry</i> <i>T. Gowans</i>	
Holland		
Nederlandse Vereniging van Vervoerpersoneel (Eisenbahner und Kraftfahrer)	<i>H. J. Kanne</i> <i>W. A. Kieboom</i> <i>J. de Later</i> <i>G. J. H. Alink</i>	<i>P. H. Seton</i>
Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (Schiffsoffiziere)	<i>P. de Vries</i> <i>J. P. Mentink</i>	
Centrale Bond van Werknemers in het Transportbedrijf (Transportarbeiter)	<i>R. Laan</i> <i>H. W. Koppens</i> <i>A. de Boon</i> <i>J. Scheffers</i>	
Algemene Bond van Luchtvaart- personeel (Pers. i. d. Luftf.)	<i>J. K. Post</i>	
Indien		
Bombay Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)	<i>P. D'Mello</i>	
B. P. T. Dock Staff Union (Hafenangestellte)	<i>P. D'Mello</i> (Stellvertreter)	
Irland		
Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	<i>J. McNulty</i>	<i>C. Desmond</i>

Organisation: **Delegierte:** **Beobachter:**

Israel

Israel Seamen's Union (Seeleute) *E. Sittenfeld*
Israel Railwaymen's Union *Z. V. Barash*
(Eisenbahner)

Italien

Sindacato Nazionale Ferrovieri *E. Pellegrino*
(Eisenbahner) *M. Martella*
E. Semenza
Federazione Nazionale dei Lavo- *A. Maffei*
ratori Portuali (Hafenarbeiter)
Sindacato Autonomo Unificato *A. Fiorini*
Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)

Japan

All Japan Seamen's Union *T. Nishimaki*
(Seeleute)
National Railway Workers' Union *K. Domon*
(Eisenbahner)
All Japan Federation of Municipal *U. Okamoto*
Traffic Workers (Städt.
Verkehrspers.)

Kanada

Canadian Brotherhood of Railway *E. Robson*
Employees (Eisenbahner) *A. L. Hepworth*

Kuba

Federación Nacional de los Obreros *F. Pomar*
del Transporte (Transportarbeiter)
Federación Marítima Nacional *F. Pomar*
(Seeleute) (Stellvertreter)
Federación Nacional Hermandad *F. Pomar*
Ferroviaria (Eisenbahner) (Stellvertreter)
Federación Aérea Nacional *F. Pomar*
(Personal in der Luftfahrt) (Stellvertreter)

Luxemburg

Landesverband Luxemburger *C. J. Leurs*
Eisenbahner

Organisation: **Delegierte:** **Beobachter:**

Norwegen

Norsk Sjømannsforbund (Seeleute)	<i>I. Haugen</i> <i>T. Sønsteby</i> <i>H. Arvesen</i> <i>K. H. Andersen</i> <i>K. Knudsen</i>	
Norsk Styrmandsforbund (Steuerleute)	<i>N. Nilsen</i>	
Det Norske Maskinistforbund (Schiffsmaschinenisten)	<i>L. Lerstad</i>	
Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	<i>O. Askeland</i> <i>J. Jacobsen</i> <i>G. Gulbrandsen</i> <i>K. Kjöniksen</i>	
Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	<i>M. Trana</i> <i>E. Edvardsen</i> <i>K. Stuevold</i> <i>L. Eritslund</i>	
Norsk Lokomotivmannsforbund (Lokpersonal)	<i>M. Heggstad</i>	

Österreich

Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	<i>K. Weigl</i> <i>W. Svetelsky</i> <i>L. Brosch</i>	
Gewerkschaft der Eisenbahner	<i>R. Freund</i> <i>A. Thaler</i> <i>L. Malek</i> <i>J. Matejcek</i> <i>A. Schulz</i>	

Polen (Exil)

Association of Polish Merchant Navy Officers (Schiffsoffiziere)	<i>J. Krainski</i>	
--	--------------------	--

Rhodesien

African Railway Workers' Trade Union (Eisenbahner)	<i>D. Konkola</i>	
---	-------------------	--

Saar

Industrieverband Eisenbahn	<i>E. Welter</i> <i>K. Heinz</i>	<i>H. Welter</i>
----------------------------	-------------------------------------	------------------

Organisation:	Delegierte:	Beobachter:
Schweden		
Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	<i>J. Svensson</i> <i>A. Stridsberg</i> <i>E. Karlsson</i>	
Svenska Transportarbetare- förbundet (Transportarbeiter)	<i>S. Klinga</i> <i>R. Melander</i> <i>N. Peterson</i> <i>E. Hedenby</i> <i>K. Wrenby</i> <i>J. Christensson</i>	
Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	<i>H. Blomgren</i> <i>G. Weidenfors</i> <i>N. Zerne</i> <i>E. Eklund</i> <i>A. Waimon</i> <i>A. Thorén</i> <i>K. G. Pettersson</i>	
Schweiz		
Schweizerischer Eisenbahner- verband	<i>H. Düby</i> <i>O. Cadegg</i> <i>G. Kleeb</i> <i>H. Zwahlen</i> <i>A. Schwyter</i> <i>O. Schellenberg</i>	<i>F. Müller</i>
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	<i>A. Sorg</i> <i>K. Emmert</i>	
Schweizerischer Verband des Personals öffentl. Dienste	<i>H. Pfeiffer</i>	<i>K. Meyer</i>
Spanien (Illegal)		
Federación Nacional del Trans- porte (Transportarbeiter)	<i>A. Pérez</i> <i>T. Gómez</i>	
Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	<i>T. Gómez</i> (Stellvertreter) <i>A. Pérez</i> (Stellvertreter)	
Tunesien		
Fédération Tunisienne des Cheminots (Eisenbahner)	<i>M. L. Benghozzia</i>	
Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	<i>M. Erray</i>	

Organisation: **Delegierte:** **Beobachter:**

Uruguay

Federación Ferroviaria *M. Machín*
(Eisenbahner)

Vereinigte Staaten

Transport Workers' Union of *M. J. Quill*
America (Transportarbeiter)

Seafarers' International Union of *J. Waugh*
North America (Seeleute)

Air Line Pilots Association *D. Follows*
(Piloten)

International Brotherhood of *D. Beck*
Teamsters (Kraftfahrer) *E. Cheyfitz*

Railway Labor Executives' *A. E. Lyon*
Association (Eisenbahner) *T. S. Howieson*

Gäste

Ch. Lindley

R. Bratschi

G. Joustra

J. Brautigam

M. Pounder

C. Gallie

J. B. Figgins

Sir Frederick

Leggett

G. B. Thorneycroft

Vertreter befreundeter Organisationen

<i>Sir Vincent Tewson</i>	Internationaler Bund Freier Gewerkschaften und Britischer Gewerkschaftsbund
<i>J. H. Oldenbroek</i>	Internationaler Bund Freier Gewerkschaften
<i>B. Krane</i>	Internationaler Bund Freier Gewerkschaften
<i>Morgan Phillips</i>	Britische Arbeiterpartei
<i>D. Follows</i>	Internationale Federation of Air Line Pilots' Associations
<i>D. Christensson</i>	Skandinavische Transport- arbeiterföderation
<i>Aseb Ardi</i>	Indonesischer Eisenbahnverband
<i>F. Bialas</i>	Internationale Gewerkschafts- zentrale im Exil

Beobachter

<i>M. H. Khan</i>	Internationale Arbeitsorganisation
<i>M. Bar-Tal</i>	Israelische Gesandtschaft
<i>J. Godson</i>	Gesandtschaft der Vereinigten Staaten
<i>A. Darwish</i>	Ägyptische Gesandtschaft
<i>H. Hauck</i>	Französische Gesandtschaft
<i>Y. Kaneko</i>	Japanische Gesandtschaft
<i>A. H. K. Nasir</i>	Vertretung von Pakistan
<i>A. M. Siregar</i>	Indonesische Gesandtschaft
<i>P. Umland</i>	Deutsche Gesandtschaft
<i>A. Zachariassen</i>	Norwegische Gesandtschaft
<i>D. A. Hirshfield</i>	Rechnungsführer

Mitglieder des Organisationskomitees, die nicht zu Delegationen gehören

<i>C. Adolphe</i>	<i>E. Sheehan</i>
<i>D. Carmichael</i>	<i>W. Wilcock</i>
<i>A. R. Newbegin</i>	

ITF-Sekretariat

O. Becu, Generalsekretär

P. Tofahn, stellvertretender Generalsekretär

Frl. M. Anderson

Frl. T. Asser

Frau E. Barea

G. Berger

F. Braun

T. Carlsson

Frau F. Castles

G. Clutterbuck

I. Dahlbom

E. Downing

Frau G. Eady

Frl. A. Fank

Frau D. Gibson

C. Godfrey

K. Golding

E. Hediger

Frau L. Kant

A. Klatil

L. Martinez

J. L. Merle

Frl. T. Osborne

Frau E. Pemberton

R. Santley

Frau E. Seurre

Frl. R. Sohler

A. Soto

E. Thomas

L. White

Rednerliste

	Seite
Barash, Z. V.	271, 281
Becu, O.	222, 246, 256, 258, 267, 276, 282, 298, 320, 331, 342
Benghozzia, M. L.	224, 282, 283, 301
Bialas, F.	279
Bowman, D.	273, 284
Campbell, J. B.	291, 299
Christensson, J.	325, 327
Deakin, A.	208, 213, 221, 225, 270, 290, 298, 301, 320, 326, 329, 341, 343 347, 357, 359
Dekeyzer, R.	244, 306
Devaux, G.	255, 259, 303
De Vries, P.	255, 257, 259, 264, 347, 355, 356
Dimitracopoulos, S.	332
D'Mello, P.	222, 230, 264, 343, 348, 356
Domon, K.	242, 343
Felce, P.	295, 329, 441
Geldof, J.	330
Gómez, T.	265, 272, 273, 279, 280
Haworth, J.	284
Hildebrand, H.	319, 341
Jahn, H.	285, 358
Kanne, H. J.	223
Kieboom, W.	332, 342
Knight, P.	212
Konkola, D.	226, 274
Kummernuß, A.	289
Lapeyre, R.	235, 316
Laurent, F.	227
Lauwereins, J.	332
Lindley, C.	258, 358
Lunniss, S. R.	225, 327
Machin, M.	239
Mishcon, V.	207
Nishimaki, T.	226
Perez, A.	224
Petroulis, M.	240
Philipps, M.	211
Piquemal, G.	224
Pomar, F.	224
Quill, M.	316

	Seite
Robson, E.	275
Semenza, E.	239
Söre, A.	222
Tennant, D. S.	222, 232
Tewson, Sir Vincent	209
Thiopoulos, A.	332, 341
Tiffin, A. E.	295, 325
Tofahrn, P.	300, 326, 342
Wälläri, N.	320
Webber, W. J. P.	293
Weiter, E.	259
Yates, T.	311