

# **PROTOKOLL**

**ITF-KONGRESS**

**IN WIEN 1956**

**MIT BERICHTEN**

**FÜR DIE JAHRE**

**1954 UND 1955**



LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-

ARBEITER-FÖDERATION

**ITF**

X 2267

Union-Druckerei u. Verlagsanstalt, GmbH, Frankfurt a. M., Bockenb. Landstr. 134-138

**Bibliothek  
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

# Inhalt

	Seite		Seite
Todesfälle . . . . .	5	Anträge angeschlossener Organisa- tionen . . . . .	202
Einleitung . . . . .	7	Eröffnung des Kongresses und Begrüßungsansprachen . . . . .	212
<b>I. Verwaltung und interne Organisation . . . . .</b>	<b>9</b>	Eröffnungsansprache desPräsidenten	217
<b>II. Mitgliederstand . . . . .</b>	<b>23</b>	Wahl des Entschließungsausschusses	239
<b>III. Beziehungen zu angeschlossenen Organisationen</b>	<b>33</b>	Tätigkeitsbericht . . . . .	240
<b>IV. Beziehungen zu nicht- angeschlossenen Organisationen</b>	<b>39</b>	Änderungen der Satzungen der ITF	272
<b>V. Verschiedene Aktionen . . . . .</b>	<b>41</b>	Bericht des Mandatsprüfungs- ausschusses . . . . .	281
<b>VI. Regionale Tätigkeit . . . . .</b>	<b>49</b>	Finanzbericht für die Jahre 1954 und 1955 . . . . .	283
<b>VII. Tätigkeit der Sektionen</b>		Mitgliedsbeiträge . . . . .	283
Seeleute . . . . .	56	Einführung der 40-Stunden-Woche .	298
Sondersektion der Seeleute . . . . .	75	Intensivierung der Tätigkeit zwecks Förderung der freien Gewerk- schaften in allen Ländern . . . . .	333
Hafenarbeiter . . . . .	80	Vorschläge über die Zusammen- setzung des Generalrats . . . . .	339
Eisenbahner . . . . .	90	Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens . . . . .	341
Arbeiter im Straßentransport . . . . .	97	Bericht der Konferenz der Sektion der Hochseefischer . . . . .	346
Personal der Zivilluftfahrt . . . . .	106	Bericht der Hafentarbeitersektion . . . . .	349
Hochseefischer . . . . .	117	Bericht über die Konferenz der See- leute-Sektion . . . . .	356
Binnenschiffer . . . . .	122	Bericht über die Konferenz der Sek- tion der Arbeiter im Straßen- transport . . . . .	362
Gemeinsame Tätigkeit der Sektionen . . . . .	124	Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion . . . . .	364
<b>VIII. Internationale Gewerkschafts- fragen . . . . .</b>	<b>130</b>	Bericht über die Konferenz der Sek- tion der Binnenschiffer . . . . .	367
<b>IX. Beziehungen zu internationalen offiziellen Gremien . . . . .</b>	<b>137</b>	Abschließender Bericht des Mandats- prüfungsausschusses . . . . .	369
<b>X. Verschiedenes . . . . .</b>	<b>140</b>	Konferenz des fliegenden Personals, 18. bis 19. Juli 1955 in Stuttgart	371
Bericht über Revision der Satzungen der ITF . . . . .	143	Bericht über die gemeinsame Kon- ferenz der Sektion der Hafentar- beiter und Seeleute . . . . .	379
Bericht über Vorschläge einer Er- höhung der Mitgliedsbeiträge . . . . .	149	Bericht des Resolutionsausschusses .	384
Bericht über Einführung der 40-Stunden-Woche . . . . .	152	Wahlen . . . . .	391
Die Koordinierung des europäischen Gütertransports . . . . .	158	Sitz der ITF . . . . .	394
Bericht über Intensivierung und Aus- weitung der Tätigkeit im Inter- esse der Förderung der freien Ge- werkschaften in allen Ländern	175	Termin und Ort des nächsten Kongresses . . . . .	394
Finanzbericht für 1954 und 1955 . . . . .	181	Schluß des Kongresses . . . . .	398
Tagesordnung . . . . .	201	Liste der Delegierten . . . . .	399
		Rednerliste . . . . .	407

TEIL II

# PROTOKOLL





# Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßungsansprachen
2. Ansprache des Präsidenten
3. a) Wahl des Mandatsprüfungsausschusses  
b) Wahl des Entschließungsausschusses
4. Geschäftsordnung
5. Tätigkeitsbericht für die Jahre 1954 und 1955
  - a) Allgemeine Tätigkeit
  - b) Regionale Tätigkeit
6. Änderungen der Satzungen der ITF
7. Finanzbericht für die Jahre 1954 und 1955
8. Mitgliedsbeiträge
9. Einführung der 40-Stunden-Woche
10. Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens
11. Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit im Hinblick auf die Förderung freier Gewerkschaften in allen Ländern
12. Eingereichte Resolutionen und Anträge
13. Wahlen:
  - a) Generalrat
  - b) Exekutivkomitee
  - c) Geschäftsführender Ausschuß
  - d) Generalsekretär
  - e) Stellv. Generalsekretär
  - f) Rechnungsprüfer
14. Sitz der ITF
15. Termin und Ort des nächsten Kongresses.

# Anträge angeschlossener Organisationen

## 1. Beförderung von Kriegsmaterial

In Anbetracht der Tatsache, daß die Lage im Mittleren Osten für die Stabilität des Weltfriedens von ausschlaggebender Bedeutung ist, daß es sich bei Ägypten und anderen arabischen Staaten um staats- und wirtschaftspolitisch rückständige Länder handelt, in denen es keine Koalitionsfreiheit gibt und sogar noch die Sklaverei existiert, und die mit der Absicht aufrüsten, den freien, demokratischen Staat Israel anzugreifen,

daß die Lieferungen von Kriegsmaterial an Staaten, die sich mit aggressiven Absichten tragen, eine schwerwiegende Bedrohung von Freiheit und Demokratie und des Weltfriedens bedeuten, einerlei, ob es sich um die Machenschaften kommunistischer Agenten in der Tschechoslowakei oder Geschäfte privater Händler in Belgien handelt, daß der Verkehr und insbesondere die Schifffahrt bei einer derartigen Lage die ausschlaggebende Rolle spielt, und daß die Transportarbeiter, in erster Linie die Seeleute, bei der Ausübung ihres Berufes großen Gefahren ausgesetzt sind,

daß die Internationale der Transportarbeiter seit jeher die stolze Tradition vertritt, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln für den Schutz von Freiheit und Demokratie einzutreten, appelliert der Kongreß

an alle Mitgliedsverbände, alle Transporte von Kriegsmaterial zu boykottieren, das für Zwecke der Aggression bestimmt ist, und appelliert auch an den IBFG und seine angeschlossenen Organisationen, alle im Bereiche der Möglichkeit liegenden ähnlichen Schritte zur Verteidigung der Freiheit und Demokratie zu unternehmen.

Eingereicht vom finnischen Seeleuteverband

## 2. Atomkraft und Automatisierung

Der Kongreß lenkt die Aufmerksamkeit der Mitgliedsverbände auf die Notwendigkeit eines eingehenden und fortwährenden Studiums der weitreichenden Auswirkungen auf den Standard und die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer des Verkehrswesens, die sich mit Wahrscheinlichkeit aus der Entwicklung und Anwendung der Atomkraft und Automatisierung für industrielle Zwecke ergeben werden.

Der Kongreß vertritt die Ansicht, daß ein möglichst baldiges Studium dieser Frage erforderlich ist und dauernde Wachsamkeit ausgeübt werden muß, um zu gewährleisten, daß für Arbeitnehmer auf entsprechende Weise gesorgt wird, die von der Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen in Mitleidenschaft gezogen werden, und zum Schutze jener Arbeitnehmer, deren berufliche Ausbildung und Erfahrung ihnen eine Anpassung an einen radikalen Wechsel der Arbeitsmethoden unmöglich machen.

Der Kongreß vertritt ferner die Auffassung, daß die Steigerung der Produktivität, die sich aus der Anwendung dieser neuen Methoden ergeben kann, vielfachen Nutzen mit sich bringen kann und daß für die Stellungnahme der organisierten Arbeitnehmerschaft der Umfang

maßgebend sein wird, in dem die Gemeinschaft an diesem Nutzen durch Verbesserung der Entlohnung, längere Freizeit sowie niedrigere Verbraucherpreise Anteil nehmen wird.

Eingereicht vom britischen Landesverband der Eisenbahner

### **3. Vertretung kleiner Länder**

Da die Möglichkeit besteht, daß gewissen Gruppen von Arbeitnehmern in kleinen Ländern infolge ihrer geringen Zahl aus gewissen Anlässen die Möglichkeit einer Vertretung ihrer Interessen versagt wird, vertritt der Kongreß die Ansicht, daß ein Versuch unternommen werden sollte, hier Abhilfe zu schaffen.

Besonders wünschenswert wäre es, daß auf jedem Kongreß alle Länder vertreten wären und daß dieser Grundsatz auch im Hinblick auf die Vertretung in Ausschüssen und auf Konferenzen angewandt würde. Um die Anwendung dieses Grundsatzes soweit wie möglich zu erleichtern, vertritt der Kongreß die Ansicht, daß nach besten Kräften der Versuch unternommen werden sollte, besondere finanzielle und sonstige Vorkehrungen im Falle von Ländern und Organisationen zu treffen, denen sonst eine Vertretung versagt bleiben könnte.

Eingereicht vom Verband der Hafendarbeiter von Irland

### **4. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge**

Der Kongreß beschließt eine 15prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der ITF.

Eingereicht vom belgischen Transportarbeiterverband

### **5. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge**

Der Kongreß beschließt eine 25prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der ITF.

Eingereicht vom niederländischen Verband der Seeleute und Fischer

### **6. Freie Gewerkschaften in Afrika**

In Anbetracht des Interesses der ITF an der Errichtung und Förderung freier Gewerkschaften in den unterentwickelten Gebieten und ihrer Bestrebungen, ihren Einfluß auf diese Gebiete auszudehnen;

in Anbetracht der stetig zunehmenden Bedeutung Afrikas für die Entwicklung der heutigen Zeit und die dringende Notwendigkeit der Unterstützung ähnlich der bereits in Asien und anderswo gewährten, bei der gewerkschaftlichen Erfassung und Schulung der arbeitenden Massen von Analphabeten dieses Kontinentes;

befürwortet der Kongreß die Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Afrika und beauftragt das Exekutivkomitee der ITF, diese Gelegenheit zu studieren und diesen Antrag so bald wie möglich zu verwirklichen.

Eingereicht vom Verband des technischen Personals der Eisenbahnen von Nigeria

### **7. Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Westafrika**

Im Hinblick auf die Berichte über die Tätigkeit der ITF in den unterentwickelten Gebieten unter besonderer Berücksichtigung der Notwendigkeit, den jungen Gewerkschaftsorganisationen der Trans-

portarbeiter, die in Ländern wie Nigeria und anderen Teilen Afrikas entstanden sind, moralische und materielle Unterstützung zuteil werden zu lassen;

empfiehlt der Kongreß, ein Regionalbüro der ITF für Westafrika einzurichten und einen Sachverständigen nach Westafrika zu entsenden, der das Land zu bereisen und Vorschläge über weitere Maßnahmen zu unterbreiten hätte und

beauftragt das Exekutivkomitee der ITF, die möglichst baldige Verwirklichung des Projektes in Erwägung zu ziehen.

Eingereicht vom Verband der Hafentarbeiter von Nigeria und Kamerun

#### **8. Unterstützung des Verbandes der Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada**

In Anbetracht der Tatsache,

daß die Regierung Ihrer Majestät im Jahre 1956 gemeinsam mit den Kolonialregierungen von Britisch-Westindien die endgültige Vorbereitung zur Gründung einer Föderation von Britisch-Westindien trifft,

daß die Regierung Ihrer Majestät und das britische Volk nach dem verheerenden Sturm im September Grenada in der Zeit der Not beistand,

daß sich in Grenada der Übergang von der Wiedergutmachung der Schäden zur Rehabilitierung vollzieht und die dringende Notwendigkeit besteht, das Leben der Bevölkerung von Grenada mit neuem Inhalt zu erfüllen, wenn die von der britischen Regierung auf eine großzügige Weise gewährten Gaben und Anleihen auf zweckmäßige Weise verwendet und der Bevölkerung schließlich zu größerer Prosperität und damit besseren Möglichkeiten einer höheren Entlohnung der Arbeitnehmer und damit einer Erhöhung des Lebensstandards führen sollen,

beschließt der Kongreß, anlässlich des 60. Jahrestages der Gründung der ITF, dem Verband der Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada zum Zwecke des Erwerbs eines Gebäudes eine besondere Zuwendung zu machen, um den Verband in die Lage zu versetzen, von dort aus seine Tätigkeit zu entfalten und internationale und Wohlfahrtseinrichtungen für lokale, interkoloniale und internationale Zwecke ins Leben zu rufen, wobei das erwähnte Gebäude offiziell Jubiläumshaus der ITF genannt werden sollte.

Eingereicht vom Verband der Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada

#### **9. Begrenzung der Flug- und Bodendienstzeit**

In Anbetracht der Tatsache,

daß die überwiegende Mehrheit der Luftverkehrslinien definitiv den Ankauf und Einsatz von Düsenflugzeugen vorgesehen hat und gegenwärtig Flugzeuge mit Schraubenturbinenantrieb einsetzt oder ihren Einsatz plant und

daß durch diese neuen Antriebsmethoden infolge der sich daraus ergebenden enormen Erhöhung der Geschwindigkeit, Flughöhe, Größe des Flugzeugs und technischen Entwicklung eine vollkommen neue und revolutionäre Tendenz sich bei den Luftverkehrslinien geltend macht und

daß durch die Verwendung dieser neuen Antriebsmethoden das gegenwärtige Konzept der Produktivität, Arbeitszeit (Dienstzeit am Boden vor und nach dem Flug und eigentliche Block to Block Flugzeit) überholt und bedeutungslos wird und

daß in der Wirtschaft im allgemeinen der Achtstundentag seit beträchtlicher Zeit anerkannt wird und es der Gewerkschaftsbewegung in vielen Ländern gelungen ist bzw. von ihr beabsichtigt wird, eine Herabsetzung des Achtstündentages durchzusetzen

beschließt der Kongreß, daß die ITF anlässlich der auf Juli 1956 anberaumten Konferenz allen Mitgliedsverbänden das universelle Ziel setzt, auf eine Gesamtarbeitszeit von 8 Stunden je 24stündiger Periode am Boden und in der Luft für alle Mitglieder der Besatzung hinzuarbeiten bzw. diese Gesamtdienstzeit aufrechtzuerhalten.

Ferner wird beschlossen, daß die ITF ihren Mitgliedsverbänden gemeinsame und entschlossene Bemühungen nahelegt, um die vorliegende Resolution bei den Kollektivverhandlungen mit den betreffenden Luftverkehrslinien und auf legislativer Grundlage mit den zuständigen Regierungsstellen zu verwirklichen.

Die obige Resolution ist allen in Frage kommenden nationalen und internationalen Gremien und zuständigen Regierungsstellen zur Kenntnis zu bringen.

**Eingereicht von der Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes**

#### **10. Informationsdienst der Sektionen der ITF**

In Anbetracht der Tatsache,

daß eines der Ziele der ITF in der „Verteidigung und Förderung der gewerkschaftlichen, sozialen und beruflichen Interessen der Transportarbeiter“ besteht und

daß im Falle eines Streiks, zu dem ein Mitgliedsverband der ITF aufgerufen hat, ausgenommen bei Streiks von längerer Dauer, die wichtigste Informationsquelle im Hinblick auf einen derartigen Konflikt (zwischen dem Erscheinen der Veröffentlichungen der ITF) im allgemeinen die Tagespresse ist und

daß derartige Informationen unvollständig und häufig ungenau und einseitig sind und

daß die Notwendigkeit besteht, Mitgliedern von angeschlossenen Verbänden, die nicht in den Konflikt verwickelt, jedoch als Arbeitnehmer des gleichen Verkehrsträgers beschäftigt sind, ein besseres Verständnis für die einem Streik zugrunde liegenden Faktoren zu vermitteln,

beschließt der Kongreß, daß die Sekretäre jeder zuständigen Sektion der ITF oder das Sekretariat die Mitgliedsverbände dieser Sektion so umgehend wie möglich von den wichtigsten Einzelheiten eines Streiks eines Mitgliedsverbandes dieser Sektion in Kenntnis zu setzen haben, insbesondere in jenen Fällen, in denen mit Ansuchen um Hilfeleistung auf internationaler Basis gerechnet werden kann.

**Eingereicht von der Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes**

## **11. Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

In Anbetracht der Tatsache,

daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation nach wie vor die alles überragende Bedeutung der Sicherheit in der Luft und am Boden anerkennt, im Interesse der Förderung der Zivilluftfahrt und des reisenden Publikums und der Besatzungen,

beschließt der Kongreß, daß die ITF ihren festen Willen bekräftigt, sich jedem Versuch der Luftverkehrsgesellschaften, den Standard der Sicherheit aus wirtschaftlichen oder konkurrenzmäßigen Überlegungen zu senken, zu widersetzen

und beschließt ferner, daß die ITF den folgenden vereinheitlichten internationalen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit für das fliegende und Bodenpersonal aller Luftverkehrsgesellschaften billigt, dessen Mitglieder angeschlossenen Organisationen der ITF angehören:

### **Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte Bodenpersonal darf nicht gegen besseres Wissen den Abflug eines Flugzeugs zulassen, das sich in einem die Sicherheit gefährdenden oder fluguntauglichen Zustand befindet und hat den betreffenden Defekt dem technischen fliegenden Personal des betreffenden Flugzeugs bekanntzugeben. In allen Fällen, in denen bei einem derartigen betriebsunsicheren oder fluguntauglichen Zustand des Flugzeugs nicht vor dem Start vollkommene Abhilfe geschaffen wurde, hat das Bodenpersonal seiner Organisation und den zuständigen Behörden einen vollständigen Bericht zu übermitteln.

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte fliegende Personal darf nicht gegen besseres Wissen ein Flugzeug starten, das betriebsunsicher oder nicht flugtauglich ist und hat auf den hierfür vorgesehenen Formularen einen ausführlichen Bericht über jedes betriebsunsichere oder nicht flugtaugliche Gerät oder Bestandteil des Flugzeugs oder die Flugtauglichkeit oder Flugsicherheit beeinflussende Ereignis während des Flugs Bericht zu erstatten. In allen Fällen, in denen nicht vollkommene Abhilfe auf eine Weise geschaffen wurde, und der weitere Einsatz des Flugzeugs in betriebsunsicherem oder fluguntauglichem Zustand zugelassen wurde, hat das fliegende Personal seiner Organisation und den zuständigen Behörden ausführlich Bericht zu erstatten.

Ferner wird beschlossen, die Aufmerksamkeit aller in Frage kommenden nationalen und internationalen Gremien sowie der zuständigen Regierungsstellen auf die vorstehende Resolution zu lenken, damit den Erfordernissen der Betriebssicherheit entsprechende einheitliche Normen eingeführt und gewährt werden und allen Mitgliedsverbänden zu empfehlen, auf die vorerwähnte sowie jede andere ihnen notwendig erscheinende Weise vorzugehen, um die in der vorliegenden Resolution angeführten Ziele und Zwecke in vollem Umfange zu erreichen.

**Eingereicht von der Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes**

## **12. Zusammensetzung der Besatzung von Flugzeugen**

Die Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

veranlaßt durch ihr Bestreben, jederzeit den höchstmöglichen Standard der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt aufrechtzuerhalten und der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung sowie dem fortwährenden Einsatz neuer Flugzeugtypen zu kommerziellen Zwecken Rechnung zu tragen,

stellt mit Besorgnis fest, daß die in den verschiedenen Ländern geltenden Bestimmungen über die Zusammensetzung der Besatzungen unzureichend sind, zwischen den landesüblichen Bräuchen beträchtliche Unterschiede bestehen und

unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Bestimmungen verschiedener Länder in vielfacher Hinsicht auf den Empfehlungen von ICAO beruhen und daß diese Empfehlungen innerhalb weiter Grenzen ausgelegt werden können,

beschließt, die gemeinsamen Ansichten ihrer Mitglieder über die im Langstrecken-Luftverkehr erforderliche Zusammensetzung der Besatzungen allen interessierten nationalen und internationalen Gremien zur Kenntnis zu bringen, damit einheitlichere Normen eingeführt werden, die den Geboten der Betriebssicherheit in höherem Maße Rechnung tragen und etwaige weitere, zur Erreichung dieses Zieles für erforderlich erachtete Schritte unternommen werden,

beschließt, daß bei der Zusammensetzung der Besatzung die folgenden Mindestanfordernisse zu berücksichtigen sind:

### **Piloten**

Alle viermotorigen Flugzeuge haben jederzeit mindestens zwei entsprechend befähigte Piloten mit Patent an Bord zu führen sowie weitere Besatzungsmitglieder unter den in den nachstehenden Abschnitten angeführten Bedingungen.

### **Navigatoren**

Ein Besatzungsmitglied mit Befähigungsnachweis für Bordnavigatoren ist mitzuführen und ausschließlich als solcher zu beschäftigen und hat einen entsprechend abgetrennten Arbeitsplatz und geeignete Instrumente und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt zu erhalten.

Auf Kursen, wo gegenwärtig kein Navigator mitgeführt wird, ausgenommen in jenen Fällen, in denen im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden fliegenden Personals festgestellt wird, daß sich ein Navigator in Anbetracht der ausreichenden Bodenhilfen erübrigt, ist ein Bordnavigator mit entsprechendem Befähigungsnachweis als solcher mitzuführen und ausschließlich in dieser Eigenschaft zu beschäftigen. Er hat einen separaten Arbeitsplatz und geeignete Instrumente und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt zu erhalten.

### **Bordingenieure**

Zur Besatzung hat ein Mitglied zu zählen, das Inhaber eines für das betreffende Flugzeug ausgestellten Befähigungsnachweises für Bord-



ingenieure ist und einen entsprechend abgetrennten Arbeitsplatz, geeignete Instrumente und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt erhält.

Auf Kursen, wo gegenwärtig kein Bordingenieur mitgeführt wird, ausgenommen sind jene Fälle, in denen im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden fliegenden Personals festgestellt wird, daß sich ein Bordingenieur in Anbetracht der zur Verwendung gelangenden Ausrüstung erübrigt, ist ein Bordingenieur mit Befähigungsnachweis mitzuführen und ausschließlich als Bordingenieur zu beschäftigen und hat einen separaten Arbeitsplatz und geeignete Instrumente und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt zu erhalten.

#### **Bordfunker**

Ein Besatzungsmitglied mit Bordfunkerpatent ist mitzuführen und ausschließlich als Bordfunker zu beschäftigen und hat einen separaten Arbeitsplatz und geeignete Flug- und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt zu erhalten.

Auf Kursen, wo gegenwärtig keine Bordfunker mitgeführt werden, ausgenommen in jenen Fällen, wo im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden fliegenden Personals festgestellt wird, daß sich ein Bordfunker in Anbetracht der ausreichenden Möglichkeiten der Nachrichtenvermittlung erübrigt, ist ein Bordfunker mit Funkerpatent mitzuführen und hat einen separaten Arbeitsplatz und geeignete Funk- und Überwachungsgeräte zur Verfügung gestellt zu erhalten.

#### **Kabinenpersonal**

Mindestens zwei Stewardessen bzw. Stewards sind mitzuführen und falls im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden und den in Frage kommenden bona fide Vertretungsorganisationen des betreffenden fliegenden Personals festgestellt wird, daß zwei Mitglieder des Kabinenpersonals nicht ausreichen, ist zusätzliches Personal mitzuführen.

Ferner beschließt der Kongreß, daß der Generalsekretär der ITF die obige Resolution der internationalen Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten (IFALPA) zwecks Zustimmung und Billigung im Interesse weiterer Arbeiten zur Verwirklichung der im Jahre 1955 gebilligten „gemeinsamen Erklärung der IFALPA und ITF über die Zusammensetzung der Besatzungen“ unterbreitet.

Eingereicht von der Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes

### **13. Ausbildung von Hafearbeitern**

Im Lichte der Entwicklung der Mechanisierung und verschiedener Systeme des Güterumschlags vertritt der Kongreß die Ansicht, daß Bemühungen um Standardisierung der Ausbildung von Hafearbeitern unternommen werden sollten.

Um der Befürwortung einer angemessenen Entlohnung der Hafendarbeiter weiterhin Berechtigung zu verleihen, kommt dem System der Ausbildung, das die fachliche Befähigung der Hafendarbeiter gewährleistet, größte Bedeutung zu.

Der Kongreß beantragt eine koordinierte Behandlung dieser Frage durch die Mitgliedsorganisationen und legt dem neu zu wählenden Exekutivkomitee dringend nahe, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Meinungen der Mitgliedsorganisationen einzuholen und die entsprechenden Schritte zu ihrer Verwirklichung zu unternehmen.

Eingereicht vom Verband der Hafendarbeiter von Irland

#### **14. Mechanisierung und Umschlag von Massengütern**

In Anbetracht der immer weiter um sich greifenden Verwendung von mechanischen Geräten beim Güterumschlag ist der Kongreß der Ansicht, daß die Vertreter der Hafendarbeiter den zukünftigen Auswirkungen einer derartigen Entwicklung auf die Beschäftigung größte Aufmerksamkeit zuwenden sollten. Obwohl nicht angeregt wird, daß sich der Arbeiter der Einführung der mechanisierten Methoden widersetzen sollte, sollte nichtsdestoweniger darauf bestanden werden, daß die sich aus einer solchen Mechanisierung ergebenden wirtschaftlichen und finanziellen Vorteile, Arbeitnehmern und Arbeitgebern in gleichem Maße zugute kommen.

Ferner vertritt der Kongreß die Ansicht, daß der Umfang der Verwendung von Behältern für den Umschlag von Massengütern von den für den Schutz der Beschäftigung der Hafendarbeiter zuständigen Gremien sorgfältig im Auge behalten werden sollte, um sie vor einem unnötigen und mit Härten verbundenen Abbau von Arbeitskräften zu schützen, der sich aus dieser Beförderungsart ergeben könnte.

Im Hinblick auf diese beiden Faktoren ersucht der Kongreß das neue Exekutivkomitee, das Interesse an diesen Angelegenheiten und ihre Diskussion zu fördern, alle daran interessierten Organisationen um ihre Meinung zu befragen und schließlich nötigenfalls eine auf internationaler Ebene einzuschlagende Politik festzulegen.

Eingereicht vom Verband der Hafendarbeiter von Irland

#### **15. Übergang zum Diesel- und elektrischen Antrieb**

Der Kongreß anerkennt die Tatsache, daß der Übergang zu anderen Antriebsmethoden bei den Eisenbahnen in überaus rasch steigendem Tempo vor sich geht. An Stelle der Dampflokomotive tritt in vielen Ländern Diesel- oder elektrischer Antrieb und aus diesem Übergang ergeben sich Probleme für die Gewerkschaften der Eisenbahner. Ein besonderes Problem steht im Zusammenhang mit der Bemannung der neuen Lokomotivtypen.

Der Kongreß stellt ferner fest, daß die zur Anwendung gelangenden Methoden von einem Land zum anderen, Unterschiede aufweisen und die in einem Land übliche Praxis von den Arbeitgebern in einem anderen Land zum Nachteil des Personals angewandt werden kann. Um die Zukunft des Lokpersonals zu schützen und seine Ausbeutung und die Einführung unerträglicher Arbeitsbedingungen zu verhindern, er-

klären wir, daß grundsätzlich zwei Mann im Führerstand dieser neuen kostspieligen und mächtigen Maschinen zu beschäftigen sind.

Der Kongreß beschließt daher, diese Angelegenheit der Eisenbahnersektion zur dringenden Behandlung zu überweisen, im Hinblick auf den Entwurf über die zu befolgende Politik als Leitfaden für die der ITF angeschlossenen Mitgliedsverbände der Eisenbahner in allen Ländern.

Eingereicht vom britischen Landesverband der Eisenbahner

#### 16. Beschwerden der afrikanischen Eisenbahner von Kenya

Der Kongreß hat einen Bericht über die Arbeitsbedingungen des bei den Eisenbahner von Kenya beschäftigten afrikanischen Personals und die Behandlung dieses Personals durch die Eisenbahnverwaltung erhalten.

Insbesondere wird auf die folgenden Angelegenheiten aufmerksam gemacht:

**Lohnskalen** — Trotz einer vor kurzem durchgeführten Untersuchung der Lohnstruktur liegt die Entlohnung der afrikanischen Eisenbahner nach wie vor unter einem angemessenen Standard und die Anwendung des Grundsatzes der gleichen Entlohnung für gleichwertige Arbeit, den sie seit einem Vierteljahrhundert befürworten, wird ihnen nach wie vor verweigert. Trotz einer nach einer Reihe von Beschwerden durchgeführten Neueinstufung des Personals hat sich an der bisherigen Diskriminierung nichts geändert.

**Moskitonetze** — Im Zusammenhang mit der Ausgabe von Moskitonetzen werden ebenfalls Beschwerden über Diskriminierung erhoben. Afrikanische Eisenbahner, die um Moskitonetze ansuchen, müssen gewöhnlich ein ärztliches Zeugnis vorweisen und erhalten danach Moskitonetze dürrtiger Qualität, wogegen das übrige Personal nicht nur kein ärztliches Zeugnis vorzuweisen hat, sondern auch die beste Gattung von Moskitonetzen erhält. Bei der Ausgabe von Dienstmänteln ereignet sich die gleiche Art der Diskriminierung.

**Reiseerleichterungen** — Bisher haben nur sehr wenige Afrikaner, weniger als zehn Prozent, Bewilligungen zur Reise 2. Klasse erhalten, von 1. Klasse gar nicht zu reden. Nur Personal mit fast 30jähriger Dienstzeit wird irgendeine Gelegenheit geboten, in die Lohngruppen über Klassen XI und X aufzusteigen und dadurch die Lohngrenze von £ 201 im Jahre, die die Voraussetzung für die Billigung zu Reisen 2. Klasse bildet, zu erreichen.

**Wohnungen** — Wiederholte Ansuchen um vermehrte Bereitstellung von Wohnungen für afrikanisches Personal sind unbeachtet geblieben. Aus diesem Grunde sehen sich viele Eisenbahner gezwungen, in Gemeindehäusern mit sehr hoher Miete zu wohnen. Diejenigen, die glücklich genug sind und von der Eisenbahnverwaltung Wohnungen zugewiesen erhalten, werden unter schändlichen Verhältnissen untergebracht, wobei sogar verheiratete Männer ein Zimmer teilen müssen, das zehn Quadratfuß mißt. Manchmal wird der Frau eines Eisenbahners verboten, ihren Mann zu besuchen, und wenn dieser Besuch trotzdem stattfindet, kann der Eisenbahner mit Entzug eines Viertels seines Monatslohnes bestraft werden.

**Altersversicherung der Eisenbahner** — Auf Grund der derzeit geltenden Bestimmungen über die bahneigene Altersversicherung, kann afrikanisches Personal in ihren Geltungsbereich einbezogen werden, Vorkehrungen für die Versorgung von Witwen und Waisen sind jedoch bisher noch nicht getroffen worden. Eine Versorgung dieser Art existiert für Personal anderer Rassen, und daß die afrikanischen Eisenbahner nicht für ihre eigenen Frauen und Kinder im Falle ihres Ablebens sorgen können, wird als äußerst große Härte und Diskriminierung empfunden.

**Berufungsmöglichkeiten** — Auf Grund der derzeit geltenden Vorschriften wird einem Arbeitnehmer verboten, bei der Generaldirektion direkt Berufung einzulegen, falls ihn ein Bescheid seines Abteilungsleiters nicht zufriedenstellt. Dies wird als Ungerechtigkeit empfunden, der unverzüglich abzuhelpen wäre.

**Aussichten auf Beförderung** — Selbst in Berufsgruppen, in denen Afrikaner seit über 50 Jahren beschäftigt sind, haben nur sehr wenige leitende Stellungen erreichen können. Derartige Stellungen sind ausschließlich Personal anderer Rassen vorbehalten. In einigen Werkstätten wird sogar gewöhnliche Handwerksarbeit nur an Asiaten vergeben.

Der Kongreß vertritt nachdrücklich die Meinung, daß eine diskriminierende Behandlung von Arbeitnehmern, die gleichwertige Arbeit leisten, den elementaren Grundsätzen der menschlichen Gerechtigkeit zuwiderläuft und gesunde innerbetriebliche Beziehungen beeinträchtigt. Der Kongreß bringt seine Solidarität mit allen Bestrebungen der afrikanischen Arbeitnehmer zum Ausdruck, die auf einen vernünftigen Lebensstandard und Behandlung auf Basis der Gleichberechtigung abzielen und appelliert an Arbeitgeber und Verwaltungen in den unterentwickelten Gebieten, diesen Forderungen auf liberale und großzügige Weise Rechnung zu tragen.

*Eingereicht vom afrikanischen Eisenbahnerverband von Kenya*

## 17. Geflüchtete Seeleute

Der Kongreß hat einen Bericht der Seeleutesektion der ITF über das Schicksal einer großen Anzahl von Seeleuten entgegengenommen, die infolge ihrer Flucht aus Ländern unter kommunistischer Herrschaft oder infolge anderer Umstände, die ihnen nicht zur Last gelegt werden können, staatenlos geworden sind. Viele dieser Seeleute können die Schiffe, auf denen sie beschäftigt sind, mangels der erforderlichen Papiere nicht verlassen und werden manchmal Opfer der Ausbeutung, da sie gezwungen werden, sich mit niedrigeren Heuern und schlechteren Arbeitsbedingungen einverstanden zu erklären als Seeleute, die ihre Beschäftigung ohne weiteres wechseln können.

Der Kongreß bringt seine aufrichtige Anerkennung der Bemühungen zum Ausdruck, die von internationalen Gremien, wie dem Hohen Kommissariat der Vereinten Nationen für Flüchtlingswesen und der Joint Maritime Commission der IAO, zugunsten dieser in Not geratenen Seeleute unternommen worden sind und nimmt mit besonderem Interesse die Initiative von acht maritimen Ländern — Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden — zur Kenntnis, die auf ein zwischenstaat-

liches Übereinkommen abzielt, in dessen Rahmen diese Seeleute Aufenthaltsländer erwerben würden, wo ihnen Reisedokumente ausgestellt und gewisse gesetzliche Schutzmaßnahmen zugestanden werden könnten, wie sie den übrigen Flüchtlingen zugebilligt werden. Der Kongreß bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß diese Bemühungen fortgesetzt werden, bis das Ziel erreicht ist, und appelliert an die der ITF angeschlossenen Organisationen der Seeleute, ihren Einfluß bei ihren Regierungen soweit wie möglich geltend zu machen, damit eine Lösung des Problems der staatenlosen Seeleute gefunden werde, sobald die Beratungen zwischen den Regierungen im kommenden Dezember wieder aufgenommen werden.

Eingereicht von der Vereinigung der polnischen Offiziere  
und Mannschaften der Handelsmarine

## Verhandlungen

Mittwoch, 18. Juli 1956

### Vormittagssitzung

#### Eröffnung des Kongresses und Begrüßungsansprachen

Zum 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation haben sich die Delegierten sowie zahlreiche prominente Ehrengäste in den mit Blumen und Fahnen reich geschmückten Sophiensälen eingefunden.

Vor der Eröffnung des Kongresses erklingt, vorgetragen vom Niederösterreichischen Tonkünstlerorchester unter Leitung von Erich Rath, die Bundeshymne. Hierauf spielt das Orchester die Ouvertüre „Solennelle 1812“ von Peter Iljitsch Tschaikowskij. Die Darbietung wird von den Anwesenden mit großem Beifall aufgenommen.

Sodann eröffnet der Präsident der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und Abgeordnete zum Bundestag, Hans Jahn, um 11 Uhr den Kongreß.

**Vorsitzender Jahn:** Wertes Herr Dirigent, liebe Mitglieder des Niederösterreichischen Tonkünstlerorchesters! Der Beifall des Kongresses hat Ihnen bewiesen, daß die aufrüttelnden Töne von Tschaikowskij's Ouvertüre „Solennelle 1812“ uns an das Herz gegangen sind. Wir danken Ihnen herzlich für diese Wiedergabe und freuen uns, in dieser schönen Stadt Wien unseren Kongreß abhalten zu können. Nochmals herzlichen Dank im Auftrag des Kongresses. (Beifall.)

Und nun, liebe Freunde, wird zuerst Herr Dr. Schärf, Vizekanzler von Österreich, das Wort an uns richten.

**Vizekanzler Dr. Adolf Schärf** (mit Beifall begrüßt): Sehr geehrte Frauen und Herren! Es ist für mich eine ganz besondere Auszeichnung, den 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Wien im Namen der Sozialistischen Partei Österreichs begrüßen zu dürfen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist seit ihrer Gründung vor 60 Jahren nicht etwa bloß eine mechanische oder rein organisatorische Zusammenfassung verwandter Berufsorganisationen aus den verschiedenen Ländern gewesen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation war darüber hinaus, über ihre organisatorische Funktion hinaus, immer

eine besondere geistige Kraft, eine Macht besonderer Art, nicht nur innerhalb der Gewerkschaftsbewegung, sondern innerhalb der gesamten Arbeiterbewegung der Welt. Wir wissen, daß sie sich oft genug in der Vergangenheit nicht damit begnügt hat, allein vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkt zu Ereignissen in der Welt Stellung zu nehmen, sondern daß sie wiederholt in wichtigen Phasen der neuesten Geschichte ihr Wort einlegte für Forderungen der Humanität im allgemeinen und für Forderungen, die im Sinne des Fortschrittes der gesellschaftlichen Entwicklung lagen.

Männer aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation haben gerade deshalb, weil ihr Blick über den Bannkreis der engeren Berufsorganisation hinausreicht, weit über ihr Land hinaus Bedeutung gewonnen, Bedeutung vor allem für den internationalen Sozialismus. Denken wir an Ernest Bevin, der von seiner gewerkschaftlichen Betätigung aus viele Österreicher kannte, denken wir an Edo Fimmen und an die Rolle, die beide mit vielen anderen in der internationalen Arbeiterbewegung zwischen den beiden Weltkriegen spielten. Ich will Österreicher in diesem Zusammenhang nicht nennen.

Als ich nach dem zweiten Weltkrieg als der erste Österreicher auf eine englische Einladung nach London kam, durfte ich Gespräche mit Ernest Bevin führen, den die Entwicklung der Arbeiterbewegung in England zu einem so bedeutungsvollen Mann gemacht hat, unter dessen Minister-schaft die Geschicke des großen englischen Weltreiches eine andere Wendung nahmen. Als ich damals Bevin gegenübertrat, waren die ersten Worte, die er an mich richtete, die nach dem Schicksal einiger österreichischer Genossen, die er aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kannte, vor allem nach dem Schicksal von August Forstner.

Diese erste Besprechung eines Österreichers mit einem ehemaligen Funktionär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation schlug sofort eine Brücke; nach den Jahren der Unterdrückung in Österreich, nach den Jahren der Fremdherrschaft schlug sie eine Brücke zwischen uns und der britischen Arbeiterschaft. Das Ergebnis der Unterhaltung mit dem klugen und weitsichtigen Ernest Bevin war für Österreich eine wesentliche Lockerung des Besatzungsregimes, zurückgehend auf Anregungen zweier Sozialisten, eine Lockerung, die für das Schicksal unseres Landes, aber auch für das Schicksal der Arbeiterbewegung in diesem Land sehr bedeutungsvoll gewesen ist.

Wir Österreicher haben wohl am stärksten von den verschiedenen Völkern gespürt, wie uns in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg gerade von gewerkschaftlicher Seite Freundschaft und Sympathie entgegengebracht wurde, und wir wissen zu schätzen, was für uns die Freundschaft und die Sympathie der großen Männer bedeutet hat, die aus der Gewerkschaftsbewegung hervorgingen und von der Politik her das Schicksal der Welt nach dem zweiten Krieg mit geformt haben.

Viele der großen Geister aus der Zeit vor dem ersten und dem zweiten Weltkrieg sind nun nicht mehr. Wir wissen, sie haben nicht nur für ihre Berufskollegen gearbeitet, sondern darüber hinaus für ihr Land, aber noch mehr, für die arbeitende Menschheit in der ganzen Welt. Wir Sozialisten in Österreich schulden ihnen viel Dank. Unsere Partei, die Sozialistische Partei Österreichs, freut sich, daß nun nach 34 Jahren wieder einmal ein Kongreß Ihrer Organisation in Wien stattfindet, und wir wün-

schen, daß in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation der Geist weiterlebe, der sie durch 60 Jahre beflügelt hat. Wir wünschen Ihren Beratungen den besten Erfolg. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Herrn Dr. Schärf für seine schönen und herzlichen Begrüßungsworte. Wir versichern ihm, der Geist der ITF bleibt immer der alte.

Als nächsten bitte ich Herrn Bürgermeister Franz Jonas an das Mikrophon.

**Bürgermeister Franz Jonas** (mit Beifall begrüßt): Herr Präsident! Liebe Kongreßgäste und Freunde aus aller Welt! Österreichs Hauptstadt hat zum dritten Male die Ehre, den Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in ihren Mauern begrüßen zu können.

Fand Ihr erster Wiener Kongreß schon im Jahre 1908 statt, als Wien noch die Hauptstadt der völkerreichen und noch halbfeudalen Donaumonarchie war, so fiel die zweite internationale Wiener Tagung Ihrer Organisation im Jahre 1922 in die bittere Zeit nach dem ersten Weltkrieg, in der die junge Republik Österreich um ihre nackte Existenz zu ringen und die kaum errungenen demokratischen Freiheiten und sozialen Fortschritte unter größten Anstrengungen zu verteidigen hatte.

Bei diesem Rückblick erinnern wir uns dankbar an die wertvolle Unterstützung, die unser junges Staatswesen von seiten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erfahren hat. Unvergessen sind uns die von Ihrer Föderation organisierten Lebensmitteltransporte nach Österreich geblieben, aber auch der Boykott gegen das damalige Horthy-Ungarn, der nicht unwesentlich zur Durchsetzung der österreichischen Ansprüche auf das heutige Burgenland, das einstige Deutsch-Westungarn, beigetragen hat.

Diese hilfsbereite Solidarität der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verkörpert sich ganz besonders in ihrem damaligen Generalsekretär Edo Fimmen. Ich betrachte es als eine Ehrenpflicht, dieses unentwegten Vorkämpfers gerade beim heutigen Anlaß zu gedenken und die Verdienste hervorzuheben, die sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation auch seither im Kampfe gegen jede wirtschaftliche Ausbeutung und politische Unterdrückung, namentlich gegen den Faschismus, in vielen Ländern erworben hat.

Trotz leidenschaftlicher Gegenwehr seiner Arbeiterschaft ist auch unser Land vorübergehend einer Gewaltherrschaft erlegen und durch den zweiten Weltkrieg in unermeßliches Elend gestürzt worden. Wir haben aber mittlerweile unter harten Mühen, unbeirrt von einer mehr als zehnjährigen Besetzung durch fremde Mächte, in friedlicher Arbeit wieder aufgebaut, was der Krieg zerstörte. Wir haben die politische Demokratie als Staatsform der persönlichen Freiheit tiefer als je verankert, unsere Unabhängigkeit auch nach außen wieder zurückgewonnen, die wirtschaftlichen Grundlagen zu neuem Wohlstand und kulturellem Aufstieg gelegt und schließlich unser schwer geprüftes Land zu einem Sozialstaat mit beachtenswerten Leistungen entwickelt.

So können wir den dritten Wiener Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit erhobener Stirn wieder als freie Menschen in einem freien Lande begrüßen.

Sechzig Jahre sind es her, seit sich die Gewerkschaften der Seeleute und Hafentarbeiter zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammengeschlossen und dann auch mit den Arbeitern und Angestellten der übrigen Transport- und Verkehrszweige vereinigt haben. Ihr jetziger Kongreß, liebe Freunde aus allen Teilen der Welt, steht also gleichzeitig auch im Zeichen eines Jubiläums, zu dem ich Ihnen namens unserer Stadt die herzlichsten Glückwünsche darbringen darf.

Möge dieser 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ein Markstein auf dem Wege werden, der uns dem Ideal einer von Not und Furcht endgültig befreiten Menschheit immer näher bringt. Wir Wiener sind stolz, Ihrem Kongreß einen würdigen Rahmen geben zu können, und heißen Sie in unserer Stadt herzlich willkommen. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Auch Herrn Bürgermeister Jonas herzlichen Dank des Kongresses für seine netten Worte. Wir werden ihrer stets eingedenk sein.

Und nun darf ich Herrn Franz Olah, Vizepräsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, an das Mikrophon bitten.

**Vizepräsident des ÖGB Franz Olah** (mit Beifall begrüßt): Sehr geehrter Kongreß! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Namens des Österreichischen Gewerkschaftsbundes entbiete ich dem Kongreß der ITF zum Beginn der Tagung herzliche Grüße. Ich überbringe Ihnen die Grüße unserer gewerkschaftlich organisierten Arbeiter und Angestellten; es sind in unserem Land 1,4 Millionen Menschen, die dem Österreichischen Gewerkschaftsbund als einer einheitlichen gewerkschaftlichen Interessenvertretung angehören.

Wir sind stolz darauf und empfinden es als eine wirkliche Auszeichnung, daß Sie Ihren Kongreß nach langer Zeit wieder in unserer Stadt und in unserem Lande abhalten. Nun ist unser Land, wie Sie wissen, nach einem langen Befreiungskampf endlich frei von jeder ausländischen Bevormundung und jeder inneren Unterdrückung. Die Arbeiter und Angestellten Österreichs können sich nun nach Überwindung der größten wirtschaftlichen Schwierigkeiten wieder ihrer ursprünglichen Aufgabe zuwenden: den Lebensstandard der arbeitenden Menschen zu verbessern und ihre sozialen Rechte neu und verstärkt zu verankern. Das tun wir, obwohl wir noch nicht alle Schwierigkeiten überwunden haben.

Wir möchten in dieser Stunde noch einmal dankbar der großen Hilfe und Unterstützung gedenken, die wir zu allen Zeiten von den freien gewerkschaftlichen internationalen Organisationen aller Sparten und aller Teile der Welt erhalten haben. In der Zeit der Unterdrückung, als wir unfrei waren, in der Zeit der Finsternis, in der in unserem Land die Gewalt herrschte, in der es keinen freien Gedanken und keine freie Regung gab, war uns die Gewißheit der internationalen Solidarität eine starke Stütze und eine starke Hoffnung. Nach 1945, in der Zeit unserer größten wirtschaftlichen Notlage und der militärischen Besetzung unseres Landes, gegen die wir gewerkschaftlich organisierten Arbeiter und Angestellten vom ersten Tage an angekämpft haben — und zwar gegen jede Art militärischer und fremder Gewalt —, wurden wir von unseren internationalen gewerkschaftlichen Freunden unterstützt. Diese Hilfe und große moralische Unterstützung aller Arbeiter und Angestellten der Welt sowie die Kraft und das Beharrungsvermögen der österreichischen Arbeiter selbst haben uns unsere volle Freiheit erringen lassen.



So sind wir heute stolz darauf, daß wir Sie als eine freie Arbeiterbewegung, als eine wahre freie gewerkschaftliche Bewegung in einem freien Land willkommen heißen können. Wir hoffen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation das bleiben wird, was sie immer war: ein mächtiges Instrument der internationalen Arbeiterbewegung, die zu allen Zeiten und zu allen Gelegenheiten, wann immer irgendwo arbeitende Menschen unterdrückt wurden, ihre Stimme kraftvoll erhoben und ihre Kraft und ihren Einfluß gezeigt hat.

Möge diese Kraft weiter wachsen, und möge Ihr Kongreß, den Sie in den kommenden Tagen abhalten werden, dazu beitragen, weiterzuschreiten auf dem Weg einer allumfassenden internationalen gewerkschaftlichen Verbundenheit aller Arbeiter und Angestellten der Welt, möge er dazu beitragen, im Befreiungskampf aller Arbeiter weitere Fortschritte zu machen.

In diesem Sinne namens des Präsidiums und des Bundesvorstandes des Österreichischen Gewerkschaftsbundes herzliche Grüße und Willkomm allen, die zu dieser Tagung gekommen sind, und die besten Wünsche nicht nur für einen schönen Aufenthalt, sondern auch für einen guten Erfolg Ihrer Beratungen. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Auch Dir, lieber Kollege Franz, Dank für Deine Worte. Die der ITF angeschlossenen Organisationen werden den von Dir geschilderten Geist ständig vor Augen haben und ihre Aufgabe vollbringen für Frieden, Freiheit und Wohlfahrt.

Nun darf ich unseren guten alten Freund Freund an das Mikrophon bitten. Richard, Du hast das Wort.

**Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs, Richard Freund** (mit Beifall begrüßt): Herr Präsident, sehr geehrte Gäste und Delegierte! Es ist mir eine ganz besondere Ehre, Sie alle im Namen des Handels- und Transportarbeiterverbandes und im Namen der Eisenbahner Österreichs begrüßen zu dürfen.

34 Jahre sind es her, daß der ITF-Kongreß das letzte Mal in Wien abgehalten wurde, an dem noch unsere unvergeßlichen Freunde Edo Fimmen, Mahlmann, Bevin, Tomschik und viele andere, die heute nicht mehr unter uns weilen, teilgenommen haben. Vor allem Bevin sind wir zu besonderem Dank verpflichtet, da er einer der eifrigsten Verfechter der Befreiung Österreichs gewesen ist.

Der heute beginnende Kongreß erhält seine besondere Bedeutung dadurch, daß er auf eine 60jährige erfolgreiche Arbeit zurückblicken kann, welche die ITF seit ihrer Gründung im Jahre 1896 für alle ihr angeschlossenen Verbände geleistet hat.

Eine große Wandlung hat sich in diesen sechs Dezennien vollzogen. Aus den ausgebeuteten und rechtlosen Menschen im Transportwesen von einst wurden Gleichberechtigte einer neuen Gesellschaftsordnung, in der der arbeitende Mensch in nationaler und internationaler Hinsicht an der sozialen und wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung maßgeblich teilnimmt. Daß dies ermöglicht wurde, ist nicht zuletzt ein Verdienst der ITF, die stets an der Seite der ihr angeschlossenen Verbände stand und sie im Streben um bessere Arbeits- und Lebensbedingungen für ihre Mitglieder ideell und materiell unterstützte.

Gerade wir in Österreich haben den Wert der internationalen Solidarität kennengelernt, standen wir doch 11 Jahre in einem schweren illegalen Kampf gegen einen übermächtigen Gegner. Diesen Kampf konnten wir nur bestehen, weil wir der Hilfe der ITF sicher waren. Gewiß, sie konnte nicht verhindern, daß viele unserer Bravsten diesem Kampf um Freiheit und Demokratie zum Opfer fielen. Aber sie gab uns die moralische Kraft mit dem Bewußtsein, daß wir in diesem Ringen nicht allein stehen. Dann kam die Stunde der Befreiung. Und wieder war es die ITF, mit deren Unterstützung wir die internationalen Beziehungen aufnehmen und den Aufbau unserer Verbände vollenden konnten. Dafür wollen wir heute der ITF Dank sagen und die Versicherung abgeben, daß wir auch in Zukunft durch ernste Mitarbeit in dieser weltumspannenden Organisation dazu beitragen wollen, für alle Freiheit und Demokratie zu erringen.

Wir wissen, daß mit dem bisher Erreichten die Aufgaben der ITF noch lange nicht abgeschlossen sind. Ein Blick auf die Tagesordnung dieses Kongresses zeigt uns, daß wir vor der Lösung einer Reihe von schwierigen Problemen stehen. Durch den gewaltigen technischen Fortschritt im gesamten Verkehrswesen werden wir gezwungen sein, für die arbeitenden Menschen dieser Berufe neue Wege zu suchen, die es ermöglichen, sich den geänderten Verhältnissen in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht anzupassen. Wir sind überzeugt, daß die ITF in gemeinsamer Arbeit auch alle jene Probleme meistern wird, und ihre diesbezüglichen Beschlüsse werden für alle Verbände richtunggebend sein.

Wir sind bereit, soweit es unsere bescheidenen Kräfte erlauben, die Bestrebungen unserer Berufsinternationale zu unterstützen, um die von ihr gesteckten Ziele zu erreichen. Und wir werden sie erreichen, wenn es nur gelingt, der Welt den Frieden zu erhalten, damit die Völker in Freiheit und Demokratie leben und schaffen können.

In diesem Sinn wünschen die Transportarbeiter und Eisenbahner Österreichs dem Kongreß den besten Erfolg und grüßen seine Delegierten im freien Wien, im freien Österreich.

Darüber hinaus wünschen wir den Delegierten einen angenehmen und guten Aufenthalt in unserer Heimat und hoffen, daß Sie Gelegenheit haben werden, trotz der umfangreichen Arbeit, die ihnen bevorsteht, Zeit zu finden, sich von dem Aufbauwillen des österreichischen Volkes selbst zu überzeugen. Wenn Sie nach dem Kongreß wieder in Ihre Länder zurückkehren, dann übermitteln Sie Ihren Verbänden und deren Mitgliedern die herzlichsten Wünsche der Transportarbeiter und Eisenbahner Österreichs. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Auch Dir, lieber Richard, herzlichen Dank des Kongresses. Die Grüße der österreichischen Kollegen werden überall in der Welt gern aufgenommen werden. Damit ist die Reihe der Begrüßungsreden abgeschlossen.

Und nun hat das Wort der Mann, der eben zu Ihnen spricht — er heißt Hans Jahn. (Heiterkeit und lebhafter Beifall.)

#### **Punkt 2 der Tagesordnung: Eröffnungsansprache des Präsidenten**

**Vorsitzender Jahn:** Verehrte Gäste! Liebe Freunde aus aller Welt! Es ist mir eine hohe Ehre und Freude zugleich, Sie alle hier in der schönen

Stadt Wien, der Hauptstadt Österreichs, im Namen des Exekutivkomitees und des Generalrates der ITF begrüßen zu können.

Ort und Zeitpunkt unseres diesjährigen Kongresses, des 24. der ITF, sind von geradezu symbolischer Bedeutung.

Wo immer in der Welt Menschen zusammenkommen und Stunden der Freude und der Besinnlichkeit miteinander erleben wollen, umschmeicheln sie jene unvergänglichen Melodien, deren Schöpfer hier in Wien gelebt haben. Wer in der Welt kennt nicht die Namen Beethoven, Mozart und Johann Strauß, deren Werke Wien mit zu der bekanntesten Stadt der Welt gemacht haben. Wer unter uns vermöchte sich dem Zauber jener betörenden Klänge zu entziehen, die Johann Strauß der Menschheit geschenkt hat! Sie ist schon wahr, jene liebenswürdige Feststellung, eingekleidet in unvergängliche Noten, die in schönstem Melodienreichtum singt und klingt: „Wien, Wien, nur du allein sollst stets die Stadt meiner Träume sein!“

Wo immer von Wien die Rede ist, stehen im Bewußtsein den Menschen Erinnerungen an Zeiträume bedeutsamer historischer Entwicklungen. In Wien, dieser schönen und liebenswerten Stadt, wirkten seit jeher Menschen, deren Sinnen und Trachten darauf gerichtet war, das politische und gesellschaftliche Antlitz dieser Welt zu verändern. Diese Feststellung gilt für alle Epochen der menschlichen Geschichte; sie gilt aber in besonderem Maße für die Entwicklung der modernen Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung. Wien ist in dieser Hinsicht historischer Boden. Die Älteren unter uns wissen darum; ihnen sind Namen wie Karl Kautsky, Victor Adler, Karl Renner nicht nur Begriffe, sie sind Geschichte. Die Reihe hervorragender Persönlichkeiten, die es verdienten, hier genannt zu werden, ist unendlich; ich muß mich auf die obengenannten beschränken, mit zwei Ausnahmen:

Gestatten Sie mir, zwei Persönlichkeiten hervorzuheben, die heute noch leben und denen die Verehrung nicht nur ihres Volkes, sondern der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung der ganzen Welt gilt. Es sind dies der heutige Bundespräsident Dr. Körner und unser alter Freund und gewerkschaftlicher Kampfgenosse Karl Weigl. (Lebhafter Beifall.) Ihrer beider Namen sollen für alle stehen, denen ich heute und an dieser Stelle im Namen der ITF unseren Respekt und unsere Dankbarkeit für ihr lebenslanges und erfolgreiches Wirken für die Interessen des arbeitenden Volkes zum Ausdruck bringen möchte.

Das österreichische Volk, die Wiener Arbeiterschaft und ihr heroischer Kampf gegen Reaktion, Faschismus und jede Form der Unterdrückung und Diktatur bedürfen keiner besonderen Beschreibung. Ihr Kampf, ihr Opfergang und ihre Siege sind unauslöschbar eingetragen in die Herzen aller freiheitlich denkenden Menschen der Welt. Wir haben die österreichische Arbeiterschaft und ihre Haltung stets bewundert und sind deshalb glücklich, daß unser Kongreß in ihrem Lande und gerade in dieser Stadt stattfindet. Es ist der dritte ITF-Kongreß, der seit Bestehen der ITF nach Wien einberufen wurde.

Bevor ich mich jedoch mit ein paar Sätzen der Vergangenheit zuwende, bin ich dem Kongreß noch eine Erklärung schuldig. Mir wurde die große Ehre zuteil, diesen Kongreß zu eröffnen.

Es ist mir eine Ehrenpflicht, darauf hinzuweisen, daß ich hier als Stellvertreter für unseren viel zu früh — im Mai 1955 — verstorbenen Freund

Arthur Deakin stehe. Wir alle verneigen uns in tiefer Trauer vor diesem großen Manne, dem es nicht vergönnt war, wie es seinem rastlosen Leben und Wirken entsprochen hätte, hier auf diesem Kongreß Zeugnis abzulegen über die Arbeit der ITF, deren Blüten und Gedeihen ihm genau so am Herzen lag, wie uns allen. Die internationale Gewerkschaftsbewegung verlor durch seinen frühen Tod einen ihrer besten Männer, der britische Transportarbeiterverband seinen tatkräftigen Generalsekretär, die ITF einen großen, verdienstvollen Präsidenten und wir einen guten Freund und Kameraden; Die Lücke, die sein Tod in unsere Reihen riß, wird schwer zu schließen sein.

In der Berichtszeit starb außer Arthur Deakin noch mancher gute Freund. Ich nenne die Kameraden:

Prosper De Bruin, ehemaliger Präsident und Gründer des belgischen Eisenbahnverbandes, gestorben am 25. November 1955 im Alter von 70 Jahren.

Harry Chappell, Präsident des kanadischen Verbandes der Eisenbahner und Transportarbeiter, gestorben am 5. Februar 1955 im Alter von 52 Jahren.

Gordon Reed Clutterbuck, der 33 Jahre lang der ITF treu und unermüdlich als Übersetzer und Dolmetscher gedient hat. Er starb am 15. Oktober 1955 im Alter von 69 Jahren.

Albert Forslund, ehemaliger Präsident des schwedischen Eisenbahnverbandes, ehemaliger Minister der schwedischen Regierung und prominenter Gewerkschaftsführer, gestorben im Mai 1954 im Alter von 73 Jahren.

Trifón Gómez, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF, Leiter des neugegründeten regionalen Sekretariats der ITF für Lateinamerika, ehemaliger Gewerkschaftsführer der spanischen republikanischen Eisenbahner, ehemaliger Minister der spanischen Republikanischen Regierung und Minister der spanischen Regierung im Exil, gestorben am 8. Oktober 1955 im Alter von 67 Jahren.

N. M. Joshi, führende Persönlichkeit der indischen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere der der Seeleute, gestorben am 30. Mai 1955 im Alter von 75 Jahren.

Léon Jouhaux, Präsident der französischen Gewerkschaftsföderation „Force Ouvrière“ und führende Persönlichkeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung, gestorben am 19. April 1954 im Alter von 74 Jahren.

Arie Kievit, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF, ehemaliger Präsident des niederländischen Transportarbeiterverbandes, gestorben im März 1955 im Alter von 73 Jahren.

Berthold König, ehemaliges Mitglied des Generalrates der ITF, ehemaliger Generalsekretär der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, gestorben am 25. November 1954 im Alter von 80 Jahren.

Thomas Laursen, Generalsekretär des dänischen Seeleute-Verbandes, gestorben im Alter von 58 Jahren am 10. Januar 1954.

Alan Manson, Stellvertretender Generalsekretär des britischen Landesverbandes der Seeleute, gestorben am 6. Mai 1955 im Alter von 56 Jahren.

Rudolf Müller, Mitbegründer der österreichischen Gewerkschaft der Eisenbahner, gestorben am 22. März 1955 im Alter von 92 Jahren.

Antonio Pérez, stellvertretendes Mitglied des Generalrates der ITF, Führer der spanischen antifaschistischen Eisenbahner, gestorben im März 1955 im Alter von 64 Jahren.

Johann Smeykal, ehemalige führende Persönlichkeit der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, gestorben im Juli 1954 im Alter von 78 Jahren.

W. R. Spence, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses und Generalrats der ITF, ehemaliger Generalsekretär des Landesverbandes der britischen Seeleute, gestorben am 3. März 1954 im Alter von 78 Jahren.

Stephen Stolz, zweiter Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt der ITF, Funktionär der Sektion Zivilluftfahrt des belgischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienst, Opfer eines Flugzeugunglücks am 13. Februar 1955 im Alter von 33 Jahren.

A. E. Tiffin, Mitglied des Exekutivkomitees des ITF, Generalsekretär des britischen Transportarbeiterverbandes, gestorben am 27. Dezember 1955 im Alter von 59 Jahren.

Daniel Tobin, ehemaliger Präsident des amerikanischen Verbandes der Krafftfahrer und Fuhrwerker, gestorben am 14. November 1955 im Alter von 80 Jahren.

Max Zwalf, Leiter der Forschungs- und Publikations-Abteilung der ITF seit 1931, gestorben am 5. November 1954 im Alter von 53 Jahren.

Liebe Freunde! Alle diese Männer haben ihr Leben in den Dienst unserer Sache gestellt. Sie haben dafür gelebt, gelitten und gekämpft. Der Aufbau unserer stolzen Organisation, international und national, ist mit ihr Verdienst.

Wenn wir geloben, ihre Arbeit in ihrem Geiste fortzusetzen, erfüllen wir ihr Vermächtnis. (Die Anwesenden haben sich zum Zeichen des Gedenkens an die Verstorbenen erhoben.) Ich stelle fest, daß Sie sich zu Ehren unserer Freunde von Ihren Sitzen erhoben haben. Ich danke Ihnen für diese Bekundung Ihres Gedenkens. (Die Anwesenden nehmen ihre Plätze wieder ein.)

Der frühe Tod Arthur Deakins zwang mich dazu, in die Bresche zu springen und die Geschäfte des amtierenden Präsidenten der ITF für den Rest der laufenden Amtszeit zu übernehmen. Ich habe mich bemüht, trotz einer durch eine schwere Erkrankung erzwungenen Unterbrechung, seine Arbeit in seinem Geiste und zum Wohle der ITF und der von ihr vertretenen Transport- und Verkehrsarbeiter fortzuführen. Wenn mir dies gelungen ist, dann nur — gestatten Sie mir, das besonders herauszustellen — auf Grund der beispielhaften und rastlosen Tätigkeit unseres Generalsekretärs, Omer Becu, und, all seiner Mitarbeiter im Sekretariat und in den Regionalbüros der ITF. (Beifall)

Nach dieser mir notwendig erscheinenden Feststellung unterziehe ich mich nunmehr mit ganz besonderer Freude der angenehmen Pflicht, die

zu diesem Kongreß erschienenen Gäste und Ehrengäste zu begrüßen. Ich begrüße:

Herrn Dr. Adolf Schärf, Vizekanzler Österreichs,  
Herrn Dipl.-Ing. Karl Waldbrunner, Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,  
Herrn Franz Jonas, Bürgermeister von Wien,  
Herrn Hofrat Dr. Maximilian Schantl, Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen,  
Herrn Karl Meisel, Präsident der Arbeiterkammer Wien,  
Herrn Josef Fuchs, Präsident der Arbeiterkammer Niederösterreich,  
Herrn Vinzenz Uebeleis, Minister a. D.,  
Herrn Eduard Weikhart, Staatssekretär,  
die Nationalräte Populorum und Rom,  
Mr. D. Blanchard, Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes.

Aus dem großen Kreis der uns befreundeten Organisationen befinden sich in unserer Mitte:

J. Christensson, Vertreter der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation und offizieller Delegierter des schwedischen Transportarbeiterverbandes,

D. Follows, Vertreter der Internationalen Luftpiloten-Vereinigung,

R. A. Banqueiro, Vertreter des argentinischen Seeleute-Verbandes,

F. Bialas, Vertreter des Internationalen Zentrums Freier Gewerkschafter im Exil,

als Vertreter des IBFG unser lieber Freund Oldenbroek und

vom Österreichischen Gewerkschaftsbund der Kollege Franz Olah, Vizepräsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes. (Die Gäste werden vom Kongreß mit lebhaftem Beifall begrüßt.)

Jeder wird mit verstehen, wenn ich nach der Nennung der unseren Kongreß beehrenden Vertreter der Regierung und des öffentlichen Lebens und der befreundeten Organisationen ein besonderes Grußwort an unsere Ehrengäste richte, an jene Männer, die ihr ganzes Leben in den Dienst unserer Sache gestellt haben und denen ein gütiges Schicksal vergönnt hat, diese Tage mitzuerleben.

Ich begrüße an der Spitze all derer, die es verdienen, in diesem Zusammenhang genannt zu werden, in erster Linie und vor allem unseren alten Freund und Kampfgefährten Charles Lindley, Schweden. (Lebhafter Beifall.) Charles Lindley ist der letzte Überlebende jener Männer, die vor 60 Jahren die ITF gegründet haben. Es hat kaum einen ITF-Kongreß gegeben, an dem er gefehlt hat. Trotz seiner 90 Jahre hat er es sich nicht nehmen lassen, auch an diesem Kongreß teilzunehmen.

Charles Lindley ist der Nestor der ITF. Er hat der ITF von 1896 bis 1946 treu und unbeirrbar als Mitglied, Vizepräsident und Präsident des Exekutivkomitees gedient. Anlässlich des Stockholmer Kongresses nahm die ITF Gelegenheit, eine besondere Ehrung in glanzvollem Rahmen durchzuführen. Seitdem sind wieder vier Jahre vergangen, und es ist mir eine besondere Freude, unseren alten Freund und Kampfgenossen hier in Wien in seltener geistiger und körperlicher Frische begrüßen zu können. Wir

alle wünschen ihm noch ein langes Leben, seiner Familie zur Freude und uns allen als ein leuchtendes Vorbild und Symbol eines kämpferischen Lebens im Dienste der arbeitenden Menschen.

Mit gleicher Freude und in herzlicher Kameradschaft begrüße ich ferner die Weggenossen unseres Freundes Lindley, unsere Kampfgefährten

Karl Weigl, Österreich,  
Richard Freund, Österreich,  
Jan Brautigam, Holland,  
G. Joustra, Holland,  
F. Landskroon, Holland,  
L. Veenstra, Holland.

(Die Genannten werden vom Kongreß lebhaft akklamiert.)

Unsere Freunde Robert Bratschi und J. Jarrigion haben uns wissen lassen, daß sie verhindert sind, dem Kongreß beizuwohnen. Sie entbieten dem Kongreß die herzlichsten Grüße und Wünsche, die das Exekutivkomitee vorschlägt freundschaftlichst zu erwidern.

Liebe Kollegen! Es ist mir eine aufrichtige Freude, Euch alle im Namen des Kongresses herzlichst zu begrüßen. Eure Treue zur Sache der Gewerkschaftsbewegung, liebe Freunde, sei für uns alle Ansporn, es Euch gleichzutun.

Der erste Kongreß der ITF in Wien — es war der sechste überhaupt — tagte im August 1908 hier in der Handels- und Gewerbekammer Niederösterreichs. Zu diesem Kongreß hatten 21 Organisationen insgesamt 47 Delegierte entsandt, von denen 16 Österreicher waren. Zu diesen zählten Josef Tomschik, Wilhelm Brodecky, Rudolf Weigl, August Forstner.

Unter den Teilnehmern des Kongresses aus der internationalen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter finden wir unter anderem Johann Döring, Karl Seidl, Chr. Mahlmann, James Sexton, Charles Lindley, Andrew Furuseth von den amerikanischen Seeleuten und Ben Tillett als Vertreter der britischen Hafentarbeiter und des australischen Seeleuteverbandes.

Von Interesse ist die Tatsache, daß dem Kongreß zwei nur unter Pseudonymen bekannte Delegierte beiwohnten: „F. K.“ vom Eisenbahnerverband der Orientexpresslinie in Bulgarien und „Alexander“ in Vertretung der Arbeiter der Riga-Orel-Eisenbahn.

Anwesend waren ferner mehrere Delegierte aus Ländern, die heute der ITF nicht angehören, nämlich aus der Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien und Rußland.

Zu jener Zeit befand sich der Hauptsitz der ITF in Berlin unter der Leitung unseres Freundes Hermann Jochade, der 1938 von den Nazis ermordet wurde.

Zu diesem Zeitpunkt zählte die ITF 44 Mitgliedsorganisationen in 18 Ländern mit rund 500 000 Mitgliedern.

Zu den wichtigsten Problemen, mit denen sich der Kongreß im Jahre 1908 beschäftigte, gehörten: Der Masseneinsatz ausländischer Streikbrecher bei Arbeitskonflikten in der Schifffahrt; internationale Aktionen der Reeder

und Gegenmaßnahmen der ITF; von den Eisenbahnern durchzuführende Maßnahmen im Falle von Streiks anderer Gruppen von Transportarbeitern; Billigung einer Protest-Resolution gegen gewerkschaftsfeindliche Maßnahmen der ungarischen Regierung, insbesondere gegen Eisenbahner und andere Transportarbeiter, die der Koalitionsfreiheit beraubt worden waren.

Dem Kongreß gingen Vollkonferenzen der Verbände der Eisenbahner und Seeleute voraus.

Neben der ernsten Arbeit kam aber auch der Humor nicht zu kurz. So erweckte beispielsweise ein Vorschlag des italienischen Delegierten Otini größte Heiterkeit, als er den Antrag stellte: „Die Verhandlungen auf internationalen Kongressen gestalten sich so schwierig, weil in drei, vier oder gar fünf Sprachen übersetzt werden muß. Das kostet sehr viel Zeit und macht die Debatte unerquicklich. Bei den nächsten Kongressen sollte darauf Rücksicht genommen werden, daß nur in einer Sprache verhandelt zu werden braucht. Man soll bei der Auswahl der Delegierten darauf achten, daß alle diese Sprache beherrschen.“ Ein an sich ernstes Problem, das heute dank der Technik glücklicherweise als weitgehendst gelöst betrachtet werden kann.

Vierzehn Jahre später, im Oktober 1922, fand der zweite Wiener Kongreß der ITF in der Kammer für Handel, Industrie und Gewerbe statt. Anwesend waren diesmal 99 Delegierte von 29 Organisationen aus 16 Ländern, die 2 318 907 der insgesamt 2 450 000 Mitglieder der ITF vertraten. Zu diesen Delegierten zählten: Ernest Bevin, Döring, Forstner, Brautigam, Brodecky, Gomez, Jochade, Lindley, Mahlmann, Tillet, Tomschik, Karl Weigl, Rudolf Weigl.

Der Kongreß fand zu einer Zeit statt, in der die Arbeiterbewegung der meisten Länder unter einem Unglücksstern stand. In Estland, Finnland, Griechenland, Ungarn, Lettland, Litauen, Rumänien, Jugoslawien hatten reaktionäre Regierungen die Macht an sich gerissen. In Italien war es kurz vorher zur Machtübernahme der Faschisten gekommen, und in Horthy-Ungarn und in Rumänien wütete der Weiße Terror.

Unser unvergeßlicher Freund Edo Fimmen prangerte damals diese Zustände an, indem er in seinem Bericht über die internationale Lage ausführte: „Die Arbeiterbewegung wird verfolgt; in dem einen Land mit Kugel und Strang, in dem anderen mit den Paragraphen des Gesetzes.“ Und er fuhr fort: „Alle Verheißungen der sogenannten Friedensverträge von Versailles, St. Germain und wie sie alle heißen, die politischen so gut wie die wirtschaftlichen Versprechungen, sind nichts als leere Worte gewesen. Aber auch der Frieden, der dem Kriege folgte, dem angeblich letzten, wie es immer hieß, ist nichts als eine bloße Komödie gewesen.“

„In Ungarn, in Frankreich, in Deutschland finden Besprechungen zwischen faschistischen Führern aus Italien und einflußreichen Reaktionären jener Länder statt, zu dem Zweck, einen Hauptangriff gegen die Arbeiterbewegung zu organisieren.“

„Der versprochene Achtstundentag wird sabotiert; die versprochenen sozialen Gesetze werden nicht eingeführt oder, wo sie bestehen, umgangen und eingeschränkt.“

„In allen Ländern und in allen Berufen ist der Angriff auf die Löhne in vollem Gange. Lohnherabsetzungen von 10, 15, 20 und 25 Prozent und



sogar noch mehr sind in allen Industriezweigen an der Tagesordnung, nicht zum wenigsten bei den Berufsgruppen, die hier auf diesem Kongreß vertreten sind.“

Die von dem zweiten Wiener Kongreß gebilligten Resolutionen waren deshalb kennzeichnend für das damals herrschende soziale Klima. Sie befaßten sich mit dem Weißen Terror in Ungarn, dem Faschismus in Italien und nahmen Stellung gegen Militarismus und zukünftige Kriege. Damals wie heute bestimmt die Politik das Schicksal der Menschheit.

Auch der 24. Kongreß der ITF, der heute beginnt — es ist der dritte, der seit der Gründung der ITF in Wien stattfindet —, hat die Aufgabe, den Standort der ITF im Ablauf der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu umreißen. Er wird diese Aufgabe meistern; davon bin ich überzeugt.

Seit Gründung der ITF sind 60 Jahre vergangen. Wir feiern also mit der Abhaltung dieses Kongresses zugleich das Diamantene Jubiläum des Bestehens der ITF, eine der größten mit dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften in enger Gemeinschaft zusammenarbeitenden Berufsinternationalen.

Es ist nicht meine Absicht, dem Bericht des Generalsekretärs vorzugreifen. Er wird mir aber gestatten, daß ich einen Blick auf das Wachstum der ITF werfe.

Am Ende des Berichtsjahres 1955 sind der ITF 143 Verbände aus 48 Ländern angeschlossen. Ihre Gesamtmitgliederzahl beträgt 4,914.137 Mitglieder, die auf diesem Kongreß von 260 Delegierten und Beobachtern vertreten werden.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß auf Grund der Arbeit der zurückliegenden beiden Jahre seit Beginn des Jahres 1956 weitere 16 Organisationen aus 12 Ländern mit rund 550 000 Mitgliedern der ITF beigetreten sind. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind also der ITF aus 53 Ländern 159 Verbände mit einer Gesamtmitgliederzahl von rund 5 460 000 angeschlossen.

Diese nüchternen Zahlen geben besser als lange Darlegungen Aufschluß über Werden und Wachsen der ITF seit dem Jahre 1896. Aber sie sind zugleich auch Ausdruck der Macht, die die ITF als die Internationale der Transport- und Verkehrsarbeiter heute repräsentiert. Diese für den Berichtszeitraum zu veranschaulichen, bleibt Omer Becu vorbehalten.

Historisch betrachtet, sei mir jedoch gestattet, festzustellen, daß das Wachstum der ITF und ihre Erfolge einen Beweis für den Fernblick der kleinen, aber entschlossenen Gruppe von Männern — von denen nur unser Freund Charles Lindley noch am Leben ist — darstellt, die zu einer Zeit die Schaffung internationaler Organisationen anstrebte und an die Durchführung von Aktionen ging, als die Gewerkschaftsbewegung der meisten Länder auf nationaler Grundlage noch in den Kinderschuhen steckte. Die ITF ist fast die einzige internationale Gewerkschaftsorganisation, die auf eine derartig lange Zeit so gut wie ununterbrochener Tätigkeit zurückblicken kann. Sie ging der allgemeinen internationalen Bewegung um viele Jahre voraus; der IBG zum Beispiel wurde erst 1913 gegründet. Daß sie bestehen blieb und wirksame Arbeit leistete, ist das große Verdienst der Männer, die ihre Geschicke leiteten und alle nur irgendwie denkbaren Schwierigkeiten zu überwinden verstanden, die sich

der Schaffung einer internationalen Organisation entgegenstellten. Nicht geringer ist das Verdienst ihrer Mitgliedsorganisationen, die an ihrem Glauben an die Föderation festgehalten haben und ihr selbst unter den ungünstigsten Verhältnissen treugeblieben sind.

Die ITF war sich bereits im Anfangsstadium darüber im klaren, daß die zukünftige Ausweitung ihres Tätigkeitsgebietes und ihres Mitgliederzustandes von der Arbeit abhängen werde, die sie durch die Heranziehung der Arbeiter der außereuropäischen Länder, insbesondere Asiens und Afrikas, Nordamerikas, Lateinamerikas, des Mittleren Ostens und des Karibischen Gebietes, zu leisten in der Lage sein würde. Welch bedeutender Weitblick der Gründer der ITF offenbart sich aus der Tatsache, daß bereits im Jahre 1896 die ITF einen Organisator in der Person des Kollegen Edward McHugh nach den USA entsandte, der in New York den Hafentarbeiterverband gründete. Trotz angestrengter Bemühungen gelang es jedoch erst nach dem zweiten Weltkrieg, diese Arbeit systematisch und mit Erfolg voranzutreiben.

Das Ergebnis, das seit der Wiederaufnahme dieser Tätigkeit erzielt werden konnte, spiegelt sich in der Zahl der Organisationen wider, die seitdem der ITF beigetreten sind. Zu den Ländern und Gebieten, die durch diese Gewerkschaften vertreten werden, gehören Ägypten, Argentinien, Australien, Brasilien, Britisch Honduras, Chile, Ekuador, Goldküste, Grenada, Hongkong, Indien, Israel, Jamaika, Japan, Kanada, Kenia, Kolumbien, Kuba, Malaya, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Nigerien, Nyasaland, Pakistan, Panama, Philippinen, Rhodesien, St. Lucia, Südafrika, Tanganjika, Trinidad, Tunesien, Uruguay und die Vereinigten Staaten. Alle diese Länder sind nach dem zweiten Weltkrieg der ITF beigetreten.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Tätigkeit in den letzten Jahren, insbesondere in den beiden vergangenen Jahren, ist die Aufnahme und Aufrechterhaltung von Kontakten mit nichtangeschlossenen Verbänden in allen Teilen der Welt. Diese Art der Tätigkeit hat bereits einen großen Umfang angenommen. Es konnten wesentliche Kontakte mit nichtangeschlossenen europäischen Verbänden aufgenommen werden, von denen nur noch eine Handvoll noch nicht der ITF angeschlossen sind.

Bei der überwiegenden Mehrheit der Fälle handelt es sich um Kontaktaufnahme mit Gewerkschaftsverbänden in Asien, Afrika, Südamerika und Australien. Wir können feststellen, daß ausgezeichnete Aussichten auf Beitritt eines hohen Prozentsatzes dieser Verbände zu einem baldigen Zeitpunkt bestehen, wodurch sich die Stellung der ITF in vielen Gebieten der Welt erheblich verstärken wird.

Als logische Folgeerscheinung der vorerwähnten Entwicklung ist weiterhin die regionale Tätigkeit der ITF beträchtlich intensiviert worden, und als Ergebnis sind 1954 und 1955 zwei neue Regionalbüros eröffnet worden.

Die Gründung des ersten, des asiatischen Büros der ITF in Tokio, geht direkt auf eine auf der asiatischen Transportarbeiterkonferenz der ITF gebilligte Resolution zurück.

Diese Konferenz, die erste ihrer Art, fand im April 1955 in Tokio statt. Auf dieser Konferenz waren 39 Delegierte von 26 Organisationen in Asien anwesend, davon 19 nichtangeschlossene Verbände. Sie bedeutete einen beträchtlichen Fortschritt der Arbeit der ITF in Asien, da die Delegierten die Interessen von mehr als einer Million asiatischer Transportarbeiter vertraten. Zur Beratung stand eine Vielzahl von Problemen, die für die

asiatischen Transportarbeiter von unmittelbarem Interesse sind. Manche von ihnen konnten einer Lösung zugeführt werden. Ein unmittelbarer Erfolg ist auch in der Tatsache zu erblicken, daß der Weg für weitere Tagungen dieser Art geebnet werden konnte.

Das Büro, das in Tokio eröffnet wurde und vorläufig der Leitung unseres Kollegen Soares, Bombay, untersteht, leistet bereits nützliche Arbeit und soll, wie wir hoffen, später zu einem ordentlichen Untersekretariat ausgebaut werden.

Das zweite, für das lateinamerikanische Gebiet zuständige Büro, das im April 1955 in Mexiko City eröffnet wurde, setzt die Tätigkeit fort, die unterbrochen werden mußte, als die damaligen Verhältnisse die Verwirklichung von Projekten zur Errichtung eines lateinamerikanischen Untersekretariats in Havanna auf Kuba verhinderten.

Der größte Dank für die Errichtung des neuen Regionalbüros gebührt unserem verstorbenen Freund Trifon Gomez, der bis unmittelbar vor seinem frühen Tode, den wir aufs tiefste beklagen, die größten Opfer an Zeit und Anstrengung aufgewendet hat, um die mit der Einrichtung dieses Sekretariats verbundenen äußerst wichtigen Vorbereitungsarbeiten beenden zu können. Unermüdlich und mit unablässiger Energie verbrachte Kollege Gomez beträchtliche Zeit auf Reisen durch Südamerika, wo er den lokalen Gewerkschaften Besuche abstattete und sie von der Notwendigkeit überzeugte, eine Zentrale zu gründen, die es ihnen ermöglichen würde, ihre Bemühungen um Hebung des Arbeits- und Lebensstandards der Arbeitnehmer ihres Gebietes zu koordinieren. Mit der Entfaltung der Tätigkeit des neuen Büros ernten wir jetzt die Früchte der Bemühungen des Kollegen Gomez. Der Erfolg unserer Arbeit in Lateinamerika wird der schönste Gedenkstein sein für den Mann, für den die Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter den ausschließlichen Inhalt seines Lebens bedeutete.

Die erhöhte Bedeutung der regionalen Tätigkeit der ITF spiegelt sich auch in einem der Anträge auf Änderung der Satzung wider, den das Exekutivkomitee dem Kongreß vorlegt, nämlich der Vorschlag, das Exekutivkomitee durch zusätzliche Delegierte von Gewerkschaften in außereuropäischen Ländern und Gebieten zu erweitern, um auf diese Weise die Struktur des Exekutivkomitees der heutigen geographischen Verteilung des Mitgliederstandes der ITF besser anzupassen.

Besonders bedeutungsvoll für die Arbeit der letzten zwei Jahre war eine Reihe von höchst erfolgreichen internationalen Aktionen zur Unterstützung von Mitgliedsverbänden, die sich in Schwierigkeiten befanden. Zwei der eindrucksvollsten wurden eingeleitet, um Gewerkschaften unserer jüngsten Sektion, der des Personals der Zivilluftfahrt, beizustehen.

Die erste dieser Aktionen erfolgte im März 1955 in Beantwortung eines Ansüchens der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr Deutschlands um Hilfeleistung. Sie forderte die Hilfe der ITF an, um die festgefahrenen Verhandlungen mit der Deutschen Lufthansa über die Gehaltsskala ihres fliegenden Personals wieder flottzumachen und ein positives Ergebnis zu erzielen. Diese Aktion, bei der wir durch eine intensive Pressekampagne die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf den Versuch der Lufthansa lenken konnten, niedrige Gehälter einzuführen, endete mit einem vollständigen gewerkschaftlichen Erfolg.

Die zweite, ebenso erfolgreiche Aktion wurde zwischen Juli und Oktober 1955 zur Unterstützung von Mitgliedern der der ITF angeschlossenen amerikanischen Vereinigung der Monteure im Dienste der Flying Tiger Airlines unternommen. Das zufriedenstellende Resultat, das schließlich erzielt werden konnte, war überwiegend der solidarischen Unterstützung zuzuschreiben, die sowohl von Mitgliedsverbänden der ITF als auch von einer Reihe von nichtangeschlossenen Verbänden des Personals der britischen Zivilluftfahrt gewährt bzw. versprochen worden war.

Als eine der hervorragendsten Aktionen dieser Art muß jedoch ohne Zweifel die gegen das polnische kommunistische Schiff „HEL“ bezeichnet werden, die von der der ITF angeschlossenen Vereinigung der Offiziere der polnischen Handelsmarine im Exil in die Wege geleitet worden war. Dabei ging es um Durchsetzung der Forderung auf Zahlung der Kriegsdienstzulagen, die den Seeleuten, die während des Krieges in der polnischen Handelsmarine im Exil gedient hatten, zugesagt, jedoch noch nicht ausgezahlt worden war. Durch die Sperre über die „HEL“ im Hafen von Antwerpen während eineinhalb Monaten und die erfolgreiche Vertretung der Klage vor den belgischen Gerichtshöfen, wurden die polnischen Behörden zum Nachgeben gezwungen. Es wurde ein Übereinkommen unterzeichnet, durch das die Forderungen der Seeleute fast zur Gänze befriedigt wurden. Die wichtigste Rolle bei dieser Aktion spielten die ITF und ihre angeschlossenen Verbände der Seeleute und Hafentarbeiter. Somit konnte ein bemerkenswerter Sieg über die Regierung eines totalitären Staates errungen werden.

In einer Reihe von weiteren Fällen hat die ITF entweder allein oder gemeinsam mit anderen Sektionen der internationalen Arbeiterbewegung Aktionen zur Unterstützung von Gewerkschaften, sowohl angeschlossener als auch nichtangeschlossener, durchgeführt, die in schwere Kämpfe mit ihren Arbeitgebern oder Regierungen verwickelt waren. In diesem Zusammenhang verdienen erwähnt zu werden: der Streik der Arbeiter der Omi Spinnereien in Japan; der Arbeitskonflikt der Bergarbeiter in Curacao; die Streiks der dänischen und estländischen Seeleute und der isländischen Fischer; der Generalstreik in Finnland.

Gerade mit den Unterstützungsmaßnahmen für die Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern erfüllt die ITF eine Aufgabe, die sie sich schon in ihrer Gründungsurkunde gestellt hat.

Das Gebot der Solidarität stellt einen fundamentalen Grundsatz gewerkschaftlicher Arbeit überhaupt dar. Wir haben uns ihm unterstellt, wo immer eine berechtigte Forderung an uns herangetragen wurde, sei es in Europa, in Asien oder in Afrika.

Im Mittelpunkt der Arbeit der ITF hat immer der Kampf gegen den Totalitarismus und gegen Diktaturen jeglicher Art gestanden. Das war in der Vergangenheit so und daran wird sich auch in der Zukunft nichts ändern.

Auf dem Londoner Kongreß hatte Arthur Deakin auf die damals besonders besorgniserregende internationale Lage hingewiesen und der allgemeinen Hoffnung Ausdruck gegeben, daß es zu einer Entspannung zwischen der freien Welt und den Sowjets kommen möge. Seitdem sind zwei Jahre vergangen, zwei Jahre voller Hoffnungen darauf, daß der Friede in der Welt endgültig einkehren werde.

Wenn wir auch im Laufe der Zeit bescheiden geworden sind, so registrieren wir darum doch hoffnungsfreudig jedes Zeichen der politischen Entspannung in der Erwartung, daß die Entwicklung anhalten möge. Wir teilen deshalb die Freude unserer österreichischen Freunde darüber, daß ihr Staat seine Souveränität wiedererlangt hat und das österreichische Volk sich wieder im Vollbesitz aller demokratischen Rechte und Freiheiten befindet. Insoweit will mir scheinen, daß Arthur Deakin recht hatte, als er angesichts der damaligen Situation der Hoffnung Ausdruck gab, daß die internationale Spannung sich lockern könnte.

Andererseits wissen wir aber, daß eine wesentliche Voraussetzung für die Wiedervereinigung und Sicherung des Friedens in der Welt, die deutsche Wiedervereinigung, noch immer auf sich warten läßt. Deutschland ist heute, elf Jahre nach Kriegsende, noch immer in zwei ungleiche Hälften gespalten. Daran haben alle Bemühungen der deutschen Regierung und der Westmächte, daran hat auch der heldenmütige Aufstand der Arbeiterschaft Ostberlins und der Sowjetzone Deutschlands im Juni 1953 nichts ändern können. Wir wissen, daß trotz Anwendung brutaler Machtmittel, in den Herzen der unterdrückten und geknechteten Menschen der Sowjetzone die Flamme der Freiheit lodert und ihr Sehnen nach Wiederherstellung demokratischer Grundrechte auf Erfüllung drängt.

Auch dieser Kongreß sollte den Menschen hinter dem Eisernen Vorhang, der die freie Welt vom sowjetischen Machtbereich trennt, seine Verbundenheit durch eine Willenskundgebung zum Ausdruck bringen. (Lebhafte Zustimmung.) Er sollte das nachdrücklichst tun angesichts der Vorgänge, die sich in jüngster Zeit in Sowjetrußland und seinen Satellitenstaaten abzeichnen.

Die Junitage scheinen in besonderer Weise gefährliche Zeiträume für die kommunistische Diktatur zu sein. Der 17. Juni 1953 — der Tag des Aufstandes der Arbeiterschaft in der Sowjetzone Deutschlands und in Berlin — wird für immer ein Ruhmesblatt in der Geschichte der Arbeiterbewegung sein. Das gleiche gilt für den ebenfalls nur mit Einsatz militärischer Kräfte in den letzten Junitagen dieses Jahres blutig niedergeschlagenen Aufstand der polnischen Arbeiter in Posen. Auch hier standen die Eisenbahner und Transportarbeiter im Mittelpunkt des Geschehens. Der Generalstreik brach aus in der Lokomotiv- und Waggonfabrik „Stalin“ in Posen und pflanzte sich von dort über die ganze Stadt und die angrenzenden Bezirke fort. Der heroische Aufstand wurde blutig niedergeschlagen. Wir wollen die tapferen Toten ehren. Ich bitte den Kongreß, sich von den Sitzen zu erheben. (Die Anwesenden erheben sich.) Ich danke Euch. Damit haben wir der tapferen Toten gedacht. (Die Anwesenden nehmen ihre Plätze wieder ein.)

Auch dieser Aufstand ist ein Beweis dafür, welchen Umfang der Gärungsprozeß in den kommunistischen Staaten angenommen hat. Wir sollten diese Vorgänge aufmerksam beobachten, wenngleich wir der Auffassung sind, daß die mit viel Propaganda, Kritik und Selbstkritik widerlichster Art erfolgende Zerstörung des Stalinmythos nicht unbedingt zu einer Änderung der Prinzipien der sowjetischen Politik führen muß. Die dahinzielenden Mutmaßungen mancher Politiker halten wir zumindest nach dem bisherigen Ablauf der Ereignisse für verfrüht. An einen echten Wandel in der Gesinnung der Machthaber Sowjetrußlands vermögen wir erst zu glauben, wenn an Stelle der Worte Taten getreten sind, die ein-

deutig ausweisen, daß die gemachten Versprechungen und Zusicherungen nicht nur Taktik sind.

Wir vermögen bei nüchterner Einschätzung der Situation vorerst nur festzustellen, daß die Machthaber des Moskauer Kreml die Unsicherheit, die in der Beurteilung ihrer Handlungen in der freien Welt spürbar geworden ist, dazu nutzen, eine alte Politik neu frisiert zu betreiben. Das sollte niemand übersehen. Vor allem die Politiker und Staatsmänner nicht. Die freie Gewerkschaftsbewegung dürfte sich gegenüber dieser Taktik als immun erweisen. Wir sollten die Anbiederungsversuche an die freie Gewerkschaftsbewegung und die sozialistischen Parteien in allen Ländern sorgfältig registrieren; insbesondere deshalb, weil durchaus die akute Gefahr besteht, daß gewisse Leute auf den mit so vielen freundlichen Worten bekundeten scheinbaren Wandel der Gesinnung hereinfliegen werden, den die Machthaber in Moskau zur Zeit an den Tag legen.

Mancher wird den Irrtum begehen, zu glauben, daß sich Politik und Strategie der Kommunisten grundlegend geändert hätten. Mir scheint daher nützlich, in diesem Zusammenhang die Worte Edo Fimmens auf dem Wiener Kongreß 1922 zu zitieren, die meiner Meinung nach auch heute noch volle Gültigkeit haben. Edo Fimmen führte damals aus:

„In Rußland, wo das Proletariat angeblich die Diktatur ausübt, wo aber — es kann nicht oft genug wiederholt werden — in Wirklichkeit eine Diktatur über das Proletariat ausgeübt wird, besteht nur für diejenigen politische Freiheit, die sich in jeder Hinsicht den Ansichten und dem Willen der an der Macht befindlichen Clique beugen.“

Was wir also brauchen, ist mehr als die Zerstörung einer Legende, an die ohnedies nur die Kommunisten glauben, bevor wir ihr Versprechen hinsichtlich ihres Wandels der Gesinnung für bare Münze nehmen. Wir dürfen nicht vergessen, daß der russische Arbeiter der Gegenwart, einerlei ob Lenin, Chruschtschow oder ein Komitee die Sowjetunion regieren, genausowenig frei ist, als zur Zeit der Herrschaft Stalins.

Ein erfreulicher Aspekt der Entwicklung in der Politik und Gewerkschaftsbewegung der Welt, war der Sturz einer der widerwärtigsten und schwindelhaftesten Diktaturen der modernen Zeit, des Regimes Peron in Argentinien. Der Abtritt Perons von der Szene und die Wiedererrichtung eines demokratischen Regimes in einem der größten und einflußreichsten Länder Lateinamerikas, haben zu einer dramatischen Wiederbelebung der dortigen Gewerkschaftsbewegung geführt. Die argentinischen Gewerkschaften, die seit je zu den loyalsten Anhängern der ITF gehörten, haben nunmehr ihre Handlungsfreiheit wiedergewonnen und benutzen sie zum Wiederaufbau ihrer Organisationen und zur Planung eines wahrhaften sozialen Fortschritts. Wir können mit Berechtigung die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß der Sturz einer faschistischen Diktatur in diesem überaus wichtigen Teil Südamerikas, Auswirkungen auf andere Länder zeitigen wird, die noch immer unter Tyrannei und Unterdrückung leiden.

Als ein anderes hoffnungsvolles Anzeichen, das zu Hoffnungen auf weitere Ausdehnung der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung auf verhältnismäßig unberührten Gebieten der Welt berechtigt, kann die Entwicklung der Arbeiterbewegung in Afrika, Asien und dem Fernen Osten bezeichnet werden.

Gleichzeitig muß mit Bedauern festgestellt werden, daß sich in gewissen Kreisen eine Tendenz zur Schaffung einer separatistischen Arbeiter-

bewegung für Asien bemerkbar macht. Diese Entwicklung birgt die Saat einer großen Gefahr in sich. In Anbetracht ihrer gegenwärtigen verhältnismäßig schwachen Stellung, ist die asiatische Arbeiterbewegung der Unterwanderung durch die Kommunisten höchst zugänglich. Dessen sind sich die Kommunisten vollkommen bewußt und bemühen sich mit stetig zunehmender Intensität, die Arbeiter der neuen asiatischen Länder und der nicht selbständigen Gebiete für sich zu gewinnen.

Unsere Freunde in Asien, Afrika und dem Fernen Osten bedürfen dringend des Beistandes zum Ausbau ihrer gewerkschaftlichen Organisationen zu einer Stärke, die sie berechtigt, ihren Platz als gleichberechtigte Mitglieder der internationalen Familie der freien Arbeiterschaft einzunehmen. Sie sollten sich jedoch davor hüten, Hilfeleistungen von seiten jener anzunehmen, von denen wir aus Erfahrung wissen, daß sie nur an einem interessiert sind: an der Unterwerfung der Arbeiterschaft der Welt unter die Fuchtel des Kommunismus. Wir werden nichts unterlassen, was geeignet erscheint, aufklärend und warnend zu wirken. Wir werden es insbesondere nicht an Taten fehlen lassen, wenn es gilt, den demokratischen Grundrechten Geltung zu verschaffen, wenn es darauf ankommt, der Freiheit und der sozialen Gerechtigkeit zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Arbeit der ITF konnte in der Berichtszeit auch auf dem weitgespannten Gebiet der europäischen Verkehrspolitik mit Erfolg ausgeweitet werden. Im September 1955 führten wir in Bern eine Verkehrskonferenz durch, die Beschlüsse faßte, die auch unseren Kongreß beschäftigen werden, wie die Tagesordnung ausweist. Es ging dort und wird auch hier darum gehen, in welchem Umfange die ITF willens und bereit ist, sich in die Maßnahmen zur Koordinierung des Verkehrswesens und der Schaffung eines gemeinsamen Marktes einzuschalten.

In engstem Zusammenhang damit steht das Erfordernis der Verstärkung des Einflusses der Gewerkschaften, insonderheit der ITF, in den internationalen Verkehrsgremien.

Mir scheint der Ausbau unserer Tätigkeit in allen internationalen Institutionen des Verkehrs nützlich und im Interesse des von uns vertretenen Transport- und Verkehrspersonals zu liegen. Wir sollten, um praktisch zu sprechen, nicht darauf verzichten, jeden nur denkbaren Einfluß zu nehmen auf die Beratungen der europäischen Verkehrsminister, auf die Europäische Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und auf die sich mit Verkehrsfragen beschäftigenden Ausschüsse der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, um nur die bedeutendsten zu nennen.

Ich habe, das Einverständnis der Exekutive der ITF vorausgesetzt, zugesagt, einer Einladung des gegenwärtigen Präsidenten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, Minister Dr. Seeböhm, zur Teilnahme an der nächsten Ministerkonferenz Folge zu leisten, um dieses Gremium mit der Verkehrskonzeption der ITF vertraut zu machen. Ich hoffe, damit den Interessen der Verkehrs- und Transportarbeiter einen guten Dienst zu leisten.

Durch die Verstärkung unserer Bemühungen um Mitarbeit in all diesen Institutionen werden wir, glaube ich, am besten der Aufgabenstellung gerecht, die bereits die Kongresse in Stockholm und in London beschäftigte und die auf die Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde ab-

zielt. Auch auf diesem weitverzweigten Gebiet gilt die Erfahrung, daß die Dinge sich in dem Maße in unserem Sinne entwickeln werden, in dem wir es verstehen, darauf Einfluß zu nehmen.

Und nun gestatten Sie mir noch eine Bemerkung, die manchem vielleicht etwas gewollt erscheinen mag, mir aber dringendes Anliegen ist.

Wir leben in einer Epoche tiefgreifender technisch-industrieller und sozialer Umwandlungen. Sie unterscheidet sich von der Epoche der systematischen Industrialisierung, die vor mehr als 150 Jahren durch die Erfindung der Dampfmaschine eingeleitet wurde, dadurch, daß sie sich in stürmischem Tempo vollzieht. Die zweite industrielle Revolution, wie man diese Entwicklung zutreffend nennt, ist im Begriff, über die Menschheit zu kommen. Sie wirft bereits ihre Schatten voraus. Streikmaßnahmen in England und den USA stellen erste gewerkschaftliche Reaktionen im Zuge dieser Entwicklung dar.

Die Automation stellt die Gewerkschaften vor schwierige Aufgaben; ihrer Lösung können sie sich nicht entziehen. Es ist die historische Sendung der Gewerkschaften, Schrittmacher der sozialen Entwicklung zu sein. Soziale Entwicklung und technische Entwicklung vollziehen sich untrennbar miteinander. Die gewerkschaftliche Entscheidung kann deshalb nur darauf zielen, die zweite industrielle Revolution zu weiteren Fortschritten in der Verbesserung der Lage der arbeitenden Menschen zu nützen, zur Hebung der allgemeinen Wohlfahrt und Sicherung vor einem Alter in Not. Deshalb werden wir stärker noch als bisher, auch wir Verkehrsgewerkschaften, in den Mittelpunkt unserer Arbeit stellen müssen: die Forderung auf Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich und die stufenweise Einführung der Fünf- bzw. Viertagewoche. (Beifall.)

Hand in Hand damit müssen Erziehungs- und Schulungsmaßnahmen in die Wege geleitet werden, um die Arbeitnehmerschaft in den Stand zu setzen, die gewonnene Freizeit nutzbringend und aufbauend zu verwenden. Mit einem Wort gesagt: es gilt stärker denn je, die kulturelle Sendung der Gewerkschaftsbewegung herauszustellen.

Es scheint mir eine eherne Pflicht zu sein, Vorsorge dafür zu treffen, daß uns diese Aufgaben nicht entgleiten. Wir müssen beginnen, für diese Aufgaben Organe zu entwickeln, die die sozialen Veränderungen, die in Verfolg der zweiten industriellen Revolution auftreten, nicht nur feststellen, sondern deren Aufgabe es wiederum ist, sie zu kontrollieren und zu lenken. Erst dann, und nur dann wird die zweite industrielle Revolution zum Segen für die schaffenden Menschen werden.

Die Aufgaben also, die vor uns stehen, sind zahlreich. Die Probleme, die es zu lösen gilt, sind vielgestaltig. Die Auswirkungen dieser Entwicklung auf das Schicksal der arbeitenden Menschen sind von entscheidender Bedeutung. Wir werden sie nur meistern und zum Besten für das allgemeine Wohl wenden können, wenn wir uns zurückbesinnen auf die kräftigsten Wurzeln der Gewerkschaftsbewegung überhaupt: auf ihre Internationalität und Solidarität. Beide bilden seit Anbeginn das eherne Fundament der Gewerkschaftsbewegung.

Die Geschichte der ITF ist ein eindrucksvoller Beweis für die ständige Bewährung internationaler Solidarität. Diese Tradition weiter zu üben und zu pflegen ist unser Auftrag, ist die Aufgabe der Zukunft.



Ich bin sicher, auch der Wiener Kongreß wird im Geiste internationaler und brüderlicher Solidarität seine Arbeit leisten und seine Beschlüsse fassen. Diese Beschlüsse werden der Zukunft dienen und Zeugnis dafür ablegen, daß die ITF das bleibt, was sie in ihrer nunmehr 60jährigen Geschichte unter der Führung unserer Freunde Edo Fimmen, Hermann Jochade, Charles Lindley, Ernest Bevin, J. H. Oldenbroek, Robert Bratschi und Arthur Deakin immer war: eine Kampfgemeinschaft für internationale Solidarität und Brüderlichkeit, für soziale Gerechtigkeit und Sicherheit, für die Freiheit und den Frieden in der Welt! (Starker Beifall.) In diesem Geiste und in diesem Sinn erkläre ich den Kongreß der ITF für eröffnet. (Neuerlicher Beifall.)

Und nun darf ich den Kollegen Becu bitten, zu einigen Fragen, die wir noch zu regeln haben, das Wort zu nehmen. Ich bitte um Ihre Aufmerksamkeit, das Wort zu **Punkt 3a, Wahl des Mandatsprüfungsausschusses**, hat Kollege Becu.

**Der Generalsekretär** (Kollege Omer Becu): Vorsitzender und Kollegen! Mit einem Punkt, unter Punkt 3, müssen wir uns sofort beschäftigen, nämlich der Ernennung eines Mandatsprüfungsausschusses. Das Exekutivkomitee schlägt vor, daß dieser Ausschuß aus je einem Delegierten aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Skandinavien, Asien und Nordamerika bestehen solle. Wenn Ihr mit diesem Vorschlag einverstanden seid, erwarten wir, daß die verschiedenen Länder und Gebiete, die ich soeben angeführt habe, die Namen ihrer Kandidaten bis 16 Uhr einsetzen werden, damit der Mandatsprüfungsausschuß unmittelbar nach Schluß der Plenarsitzung um 17 Uhr zusammentreten kann.

**Vorsitzender Jahn:** Ist der Kongreß damit einverstanden, daß wir so verfahren? — Dann werden wir so verfahren.

Ich bitte die Delegierten, nun das Dokument C 1, das ist die Tagesordnung für den Kongreß, zur Hand zu nehmen. Ist der Kongreß mit der vorgelegten Tagesordnung einverstanden? — Werden Zusätze oder Abänderungen gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Damit ist die Tagesordnung angenommen.

Weiter bitte ich noch die von uns vorgeschlagene Geschäftsordnung zur Hand zu nehmen. Ist der Kongreß mit dieser Geschäftsordnung einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist es so beschlossen.

Kollegen, ich schlage vor, daß wir den Kongreß bis 3 Uhr vertagen. — Der Kongreß ist bis 3 Uhr nachmittags vertagt.

*Mittwoch, 18. Juli 1956*

#### NACHMITTAGSSITZUNG

**Fortsetzung der Verhandlungen: 15.10 Uhr.**

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß setzt seine Arbeit fort. Ich bitte, Platz zu nehmen.

Zuerst wünscht Kollege Blomgren etwas zu überreichen. Darf ich bitten.

**H. Blomgren** (schwedischer Eisenbahnerverband): Im Namen des schwedischen Eisenbahnerverbandes möchte ich unserer internationalen Föderation meinen Dank für ihre Arbeit aussprechen und insbesondere für die wahrhafte Solidarität und Zusammenarbeit, die uns in die Lage versetzt hat, tüchtige Arbeit zu leisten.

Der schwedische Eisenbahnerverband möchte diese Gelegenheit, die sich durch das diamantene Jubiläum unserer Internationale bietet, benutzen, um seinen aufrichtigen Dank zum Ausdruck zu bringen. Gleichzeitig möchten wir eine Spende in Höhe von £ 500 überreichen, die zur Finanzierung der Arbeit in den unterentwickelten Gebieten verwendet werden soll.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Blomgren für die Spende der schwedischen Eisenbahner, die er der ITF überreicht hat. Hoffen wir, daß sein Wunsch voll erfüllt werden kann. Ich wiederhole: Herzlichen Dank dem Kollegen Blomgren für die Gabe, die er der ITF überreicht hat. Sie wird sicher ihren Zweck erfüllen, und die ITF wird alles tun, um auf diesem Weg fortzuschreiten.

Ich bitte nun den Kollegen Wälläri, an das Mikrophon zu kommen.

**N. Wälläri** (finnischer Seeleuterverband): Herr Vorsitzender, Kollegen! Den finnischen Transportarbeitern, die der ITF angeschlossen sind, ist die internationale Solidarität, die in ihren Reihen herrscht, von jeher zugute gekommen. In der Zeit der Reaktion hat uns die ITF ermutigt, unsere Fahne hochzuhalten und hat den Kampfgeist unserer Mitglieder gestärkt. Um unseren Dank der ITF gegenüber zum Ausdruck zu bringen, möchten ihre finnischen Mitgliedsverbände hiermit dieses Bild aus einem finnischen Hafen überreichen. Bei diesen Gewerkschaften handelt es sich um den finnischen Eisenbahnerverband, den finnischen Verband des Lokpersonals, den Seeleuterverband, den Kraftfahrerverband, den Allgemeinen Arbeiterverband und den Verband der Schiffsingenieure.

**Vorsitzender Jahn:** Auch unseren finnischen Brüdern herzlichen Dank für das Geschenk. Wir werden es immer vor Augen haben, wenn wir daran denken, daß irgendwo in der Welt Hilfe gebraucht wird.

Nun haben wir noch etwas nachzuholen. Ich darf jetzt den Kollegen Weigl bitten, einige Worte an den Kongreß zu richten.

**Karl Weigl** (mit Beifall begrüßt): Verehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Zunächst möchte ich dem Präsidenten und der Exekutive sehr dafür danken, daß es mir möglich wurde, an dem Jubiläumskongreß der ITF teilzunehmen. Ich stehe heute nicht mehr als Delegierter am Rednerpult; ausrangiert aus der praktischen Arbeit, bin ich als Gast hier. Und deshalb danke ich besonders, daß es mir möglich gemacht wurde, an dem Kongreß teilzunehmen.

Ich erinnere mich noch sehr lebhaft an den Kongreß, der 1922, also vor 34 Jahren, in Wien stattgefunden hat. Seither hatten wir nicht mehr das Vergnügen und das Glück, einen Kongreß der ITF in Wien begrüßen zu dürfen. Nun ist auch dieser Wunsch erfüllt, und wir hoffen, daß sich die Delegierten und ihre Frauen in Wien sehr wohl befinden mögen.

Der Kongreß im Jahre 1922, der sehr lebhaft verlaufen ist, war insbesondere für die Wiener Arbeiterschaft ein ungeheuer großes Ereignis. Sie

haben sehr lebhaften Anteil genommen, indem sie durch Demonstrationen auf offener Straße im stömenden Regen ihre Solidarität mit den anwesenden Delegierten bekundet haben. Ich erinnere mich, mit welcher Begeisterung Ben Tillett und Bevin diesen Aufmarsch verfolgt haben und wie sehr sie noch viele Jahre danach, als sie wiederholt nach Wien kamen, von diesem Ereignis gesprochen haben.

Seither, Kolleginnen und Kollegen, ist sehr viel in der Welt geschehen. Kaiser und Könige sind in Pension geschickt worden, Reiche wurden vernichtet, neue sind erstanden. In diesem Weltgeschehen, bei allen diesen umstürzenden Ereignissen hat die ITF als stabiles Element gewirkt. Sie hat es nie unterlassen, für Freiheit und Unabhängigkeit zu kämpfen und den bedrängten Nationen zur Seite zu stehen, wenn es notwendig war.

Wir in Österreich haben das persönlich, am eigenen Leib erfahren können. Wir haben zwei Weltkriege über uns ergehen lassen müssen und haben im Jahre 1934 den Faschismus in unser Land einziehen gesehen. Wir haben 1938 den Einmarsch der Nazi erlebt und schließlich und endlich, was für uns auch nicht gleichgültig war, nach dem Ende des zweiten Weltkrieges im Jahre 1945 zehn Jahre lang die fremde Besatzung ertragen müssen. Nunmehr ist dieses Land frei, und die Gewerkschaften können wieder ungehindert ihre Ziele verfolgen.

Der österreichische Transportarbeiterverband wird im nächsten Jahr — auch im Zusammenhang mit der ITF — ein Jubiläum zu feiern haben. Die österreichischen Transportarbeiter sind der ITF im Jahre 1907 beigetreten, und so wird es 1957 50 Jahre sein, daß diese Organisation treu und unentwegt mit der ITF zusammenarbeitet. Wir dürfen sagen, daß wir auch in den schlimmsten Zeiten, in der Illegalität, die Verbindung mit der ITF nie verloren haben, daß es immer möglich gewesen ist, sich zu verständigen und Mut zu schöpfen aus den Ratschlägen und Weisungen, die wir von der ITF erhalten haben.

Daß wir in Österreich international denken, ist kein Zufall. Wir Alten, die wir noch in der österreichisch-ungarischen Monarchie gearbeitet haben, haben internationale Arbeit im eigenen Land gelernt und üben müssen. Nicht weniger als neun Nationen mußten wir betreuen: Slowenen, Italiener, Kroaten, Ungarn, Rumänen, Polen, Slowaken, Tschechen und natürlich auch Deutsche waren Mitglieder unserer Organisation. Alle hatten ihre nationalen Eigenheiten, die berücksichtigt werden mußten, wobei auch die notwendigen Publikationen zu schaffen waren. Das internationale Denken ist uns also sozusagen in Fleisch und Blut übergegangen. Aber auch die jüngere Generation hängt an der ITF, ist ihr treu und pflegt die internationale Solidarität.

Wir haben diese internationale Solidarität nicht nur in Resolutionen und Reden geübt, wir haben auch mit der Tat bewiesen, daß wir, den Beschlüssen und Weisungen der ITF Folge leistend, internationale Solidarität üben. Ich darf an den Boykott gegen Ungarn erinnern; damals haben die Transportarbeiter und die Eisenbahner die Weisungen der ITF hundertprozentig durch diese ganze lange Zeit durchgeführt. Mindestens drei Wochen war es notwendig, die Grenzen hermetisch abzusperren, und wir wären glücklich gewesen, wenn die jungen Anrainerstaaten ebenso wie wir, diesen Boykott hundertprozentig durchgeführt hätten. Dies war leider

nicht der Fall, aber dennoch konnte ein respektabler Erfolg gegen den Weißen Terror in Ungarn erzielt werden, Gewerkschafter konnten befreit, und der Gewerkschaftsbewegung konnte doch immerhin wieder ein Tätigkeitsgebiet erobert werden.

Wir haben die Waffentransporte für Polen unterbunden, eine zweite wichtige Aktion, die auch von großer Bedeutung war und die über Anordnung der ITF durchgeführt wurde.

Aber wir hatten auch Gegenleistungen der ITF zu verzeichnen, die nicht nebensächlich waren, beispielsweise nach dem Ende des ersten Weltkrieges, wo wir völlig ausgepumpt und ausgehungert, ohne jede Hilfe dagestanden sind. Damals hat die ITF mit Lebensmitteltransporten eingesetzt. Es war Edo Fimmen, der nach Wien kam, um die Situation zu beurteilen und der die so segensreichen Kindertransporte nach Holland inszeniert hat, wodurch es heute noch familiäre Bindungen zwischen Holland und Österreich, insbesondere Wien, gibt.

Wir müssen feststellen, daß die gewerkschaftlichen Organisationen und damit auch die internationalen Organisationen, insbesondere die ITF, vor schweren Aufgaben stehen. Ihr Aufgabenkreis hat sich durch das Wachsen der Gewerkschaften und durch ihren Einfluß ungeheuer erweitert. So ist es beispielsweise uns in Österreich gelungen, auch auf das Wirtschaftsleben mitbestimmend Einfluß zu nehmen. Vor der Gewerkschaftsbewegung stehen die großen Fragen der Arbeitszeitverkürzung, der Unterstützung der unterentwickelten Länder, und auch wir, die Transportarbeiter, werden der Automation schließlich und endlich nicht entgehen. Es handelt sich dabei um ein äußerst schwieriges Problem, das unser aller Gehirnschmalz, wenn ich so sagen darf, wert ist, um die Arbeiterschaft vor schweren Schäden zu behüten.

So möchte ich denn, um Sie nicht länger aufzuhalten, wiederholen, daß es mir persönlich Freude bereitet, an diesem Kongreß teilzunehmen. Solange die alten Knochen noch halten und das Hirn mitgeht, werde ich auch als ausrangierter Pensionist an den Arbeiten der ITF, zumindest geistig, teilnehmen können. Ich danke nochmals. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Weigl für seine Begrüßungsworte an den Kongreß. Es ist uns immer eine Freude, wenn sich ein alter Kollege noch so mit der Organisation verbunden fühlt, wie es bei dem Kollegen Weigl der Fall ist.

Ich bitte nun Kollegen Oldenbroek zu seinen Begrüßungsworten an das Mikrophon.

**J. H. Oldenbroek** (Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften): Herr Vorsitzender, Kollegen! Ich bin hierher gekommen, um Euch aufrichtig und mit einem gewissen Gefühl der Bescheidenheit im Namen des IBFG zu begrüßen. Ich habe Gelegenheit gehabt, mit vielen der Delegierten und Gäste, die hier anwesend sind, zusammenzutreffen, ihnen die Hand zu schütteln, und ich mußte mich oft fragen, wo ich sie vorher getroffen hatte, bei der ITF oder beim IBFG. Ich bin zu der Schlußfolgerung gelangt, es ist viel ITF im IBFG und viel IBFG in der ITF. So soll es auch sein, solange wir wissen, daß wir zusammenarbeiten müssen zur Erreichung unserer gemeinsamen Ziele und solange wir uns

im klaren sind, daß jeder von uns seine eigene Arbeit zu leisten hat, seine eigenen Ziele zu verfolgen hat, und wo sie sich decken, daß wir uns auf eine gemeinsame Linie einigen müssen.

Die aufrichtigen Grüße des IBFG und damit die Grüße der gesamten internationalen Gewerkschaftsbewegung überbringe ich Euch, weil sie sich sehr wohl der Tatsache bewußt ist, daß es Euch gelungen ist, eine Organisation zu errichten, die einig ist, die in keiner Weise unter dem Einfluß dieses oder jenes Blocks steht und die sich bemüht, durch konzentrierte Arbeit und demokratische Beschlußfassung ihre Ziele zu erreichen.

Ich sagte vorhin, „mit einem gewissen Gefühl der Bescheidenheit“, denn wir müssen dankbar dafür sein, daß es möglich gewesen ist, eine so geeinte Organisation aufzubauen, wie sie heute dasteht und wie sie es immer schon gewesen ist. Den Pionieren, die dafür verantwortlich sind, sind wir Dank schuldig. Ich will hier keine Namen nennen, denn sie sind alle bereits genannt worden. Ich denke auch oft an unseren alten Kollegen Charles Lindley, unseren guten Freund in dieser Internationale. Für Charles Lindley und die übrigen Pioniere muß es etwas Wundervolles sein, zu wissen, daß ihrer Arbeit Erfolg beschieden war. Es war einmal eine Zeit, wo man nicht wußte, ob Charles Lindley Engländer oder Schwede war, aus dem einfachen Grund, weil das keine Rolle spielte. Das ist eben der Geist der Internationale. Das ist die ITF.

Herr Vorsitzender! Ich möchte hinzufügen, daß ich heute etwas vernachlässigt worden bin, denn auch ich war 1922 dabei und ich kann mich noch sehr lebhaft an die Arbeiten des Kongresses erinnern. Es freut mich aber, daß es niemand erwähnt hat, denn sonst hätte ich wiederholt, was andere schon vor mir gesagt haben. Soweit ich mich erinnern kann, war damals das wichtigste Ereignis, daß sich der Kongreß zugunsten der Aufhebung aller Reparationen aussprach, da er sich darüber im klaren war, daß die Arbeiterschaft die Rechnung für diese Reparationen zu bezahlen haben würde. Der Kongreß kam daher noch vor den Staatsmännern der Welt zu der Erkenntnis, daß Reparationen für den Welthandel keinen Platz übrig lassen und daß man mit Reparationen die Grundlagen für einen neuen Weltkrieg schafft. Es war bezeichnend, daß die ITF das wußte, ebenso bezeichnend, wie die ITF 1947 als einzige Organisation den Marshall-Plan ausdrücklich befürwortete, als man es noch allgemein vorzog, von ihm keinerlei Notiz zu nehmen. Das weiß ich zu schätzen, und aus diesem Grund erwarten wir noch sehr viel von der ITF.

Wir sind nun zehn Jahre nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wieder in Wien versammelt. Es war unsere Absicht, schon früher hierher zu kommen, was jedoch wegen der Besetzung des Landes kaum möglich war. All das ist nun vorbei, wenn es auch dabei nicht ganz schmerzlos abging. Ich habe gerade Reparationen erwähnt. Nur ein einziges Land hat diesmal Reparationen verlangt: Sowjetrußland. Es hat Österreich ausgepreßt bis auf den letzten Tropfen Erdöl. Es ist das einzige Land, das aus dem Friedensvertrag, den es mitunterzeichnet hat, einen Nutzen gezogen hat.

Ich möchte vermeiden, gewisse Dinge zu erwähnen, die so manchem vielleicht nicht gut in den Ohren klingen mögen. Seid Ihr Euch der geographischen Lage dieser Stadt bewußt? Ihr seid nur einen Katzensprung von der Tschechoslowakei und Ungarn entfernt. Es ist noch nicht so lange her, daß entlang der ganzen Grenze von Ungarn der Stacheldraht lief, und von der

Tschechoslowakei seid Ihr noch immer durch eine ganze Reihe von Befestigungen auf der anderen Seite — nicht unserer Seite — des Eisernen Vorhanges getrennt. Diese Umstände sollten wir uns von Zeit zu Zeit vor Augen halten.

Es ist hier von einer Änderung der Lage die Rede gewesen. In der Sowjetunion gärt es wegen der Politik der Ent-Stalinisierung und darauf folgte bald, wie der Präsident bereits erwähnt hat, der Streik in Polen. Einige von uns sind in Polen gewesen. Einer von denen, die dort waren, weilt hier unter uns. Er hat an den Zuständen schärfste Kritik geübt, aber ich brauche ihm seine Worte nicht aus dem Mund zu nehmen. Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß man einer Delegation, die Polen besuchte, erzählte, in Polen sei alles herrlich. Die Arbeiter hätten die besten Arbeitsbedingungen und in Polen sei man der übrigen Welt in jeder Hinsicht so weit überlegen, daß nichts übrig bliebe, als ihrem Beispiel zu folgen. Nun geben sie zu, daß dieser Mythos auf keiner konkreten Basis beruhe, genauso wie der Stalin-Mythos. Ich frage Euch nur, wenn so etwas bei uns zu Hause geschehen wäre, würde da nicht bei den politischen Parteien und ihren Anhängern vollkommene Verwirrung herrschen? Bestimmt wäre dies der Fall. Ich habe aber den Eindruck gewonnen, daß die Verwirrung bei uns herrscht und nicht bei den anderen, denn nach allen diesen Enthüllungen finden wir in unseren eigenen Reihen Leute, die glauben, die Zeit sei gekommen, mit den Herrschaften hinter dem Eisernen Vorhang zu fraternisieren. Warum denn? Um auf sie einen guten Eindruck zu machen?

Als ich mir das überlegte, erinnerte ich mich an ein Buch, das in den 20er-Jahren erschien, es war ein deutsches Buch mit dem Titel: „Moskau glaubt nicht an Tränen.“ Das, glaube ich, trifft auch heute noch zu. Lassen wir uns durch Tränen, wenn überhaupt welche fließen, nicht irreführen und glauben wir ja nicht, daß Ihr am Herzen dieser Leute etwas ändern könnt. Das ist nicht möglich. Und wenn wir jetzt nicht denen beistehen, die nun gegen dieses Regime zu den Waffen greifen, dann versäumen wir den Anschluß. Was wollte denn der IBFG, als er mit Eurer Zustimmung ins Leben gerufen wurde? Seine Zielsetzungen waren in drei einfachen Parolen enthalten: Wir wollten den Menschen Brot und eine Existenz verschaffen, wir wollten ihnen ihre Freiheit bringen und den Frieden. Und es war über jeden Zweifel erhaben, daß diese drei Ziele miteinander untrennbar verbunden sind.

Wir haben, wie auch Ihr, weiterhin für bessere Arbeitsbedingungen in den unterentwickelten Ländern gekämpft, damit die unterdrückten Arbeiter eine Chance haben sollen, ein menschenwürdigeres Dasein zu führen. Dieser Kampf muß fortgesetzt und intensiviert werden. Wir müssen die Mittel, die uns zu Gebote stehen, mit größtem Nachdruck einsetzen, um denen zu helfen, die unseres Beistandes bedürfen.

Wir wollten auch für die Freiheit kämpfen, für Freiheit von jeglicher Unterdrückung. An diesem Ziele halten wir nach wie vor fest. Manchmal machen wir uns deswegen etwas unpopulär. Aber wir sind überzeugt, daß wir recht haben, denn unserer Bewegung wird kein Erfolg beschieden sein, wenn sie ihren Grundsätzen nicht treubleibt, wenn sie nicht weiterhin für Brot und Freiheit kämpft. Nur dann wird es Frieden geben, denn in den Ländern, die an Österreich grenzen und auch in gewissen anderen, gibt es keine Freiheit. Der dortigen Bevölkerung haben die Mächte, die

im Kriege Verbündete waren, freie Wahlen versprochen, aber diese freien Wahlen sind nicht zugelassen worden und wir müssen darauf bestehen, daß sie stattfinden. Wir müssen darauf bestehen, da wir überzeugt sind, daß, wenn wir auf demokratischem Wege das Regime von den durch Diktatoren beherrschten Ländern dienen können — und wir wissen, daß wir es können — in der Welt wahrer Frieden einziehen wird.

Das sollten wir den Menschen hinter dem Eisernen Vorhang sagen, denn wir können zu ihnen sprechen. Wenn die Zeit da ist, werden wir sie alle zum Widerstand aufrufen und wir haben keinen Zweifel, daß dem Appell Folge geleistet werden wird.

Ich möchte hier nur eine Ziffer nennen: Im Jahre 1955 flohen 225 000 aus Ostdeutschland nach Berlin und zwei weiteren Städten an der Grenze. In der ersten Hälfte des laufenden Jahres waren es 76 000. Liegt nicht auf der Hand, daß ganz Polen sich gegen seine eigenen Landesverräter erheben würde, wenn nicht die polnische Wehrmacht russische Offiziere hätte und die Panzer sich in Händen der Russen befänden?

Ich weiß wohl, daß ich mir kein Blatt vor den Mund nehme, aber wir werden ja nicht jünger. Man kann nicht immer auf morgen verschieben, was man heute besorgen sollte. Wir müssen die Gelegenheit benutzen, solange sie vorhanden ist, und dem Moskau, das nicht an Tränen glaubt, keinen Augenblick der Ruhe gönnen. Jetzt greifen wir an, jetzt sind wir in der Offensive!

Herr Vorsitzender! Der IBFG hat in den wenigen Jahren seines Bestandes einige Fortschritte erzielt. Er begann mit etwa 50 angeschlossenen Ländern. Heute gehören ihm 82 an, und ihre Zahl nimmt weiter zu. Bald werden es hundert sein. Bald werden wir die ganze Welt organisiert haben, mit Ausnahme der Diktaturen. Aber selbst dort haben wir Anhänger.

Die zunehmende Stärke unserer Bewegung ruft jedoch ihre eigenen Probleme hervor. Im Jahre 1922 waren hier, wie Ihr gehört habt, nur 19 Länder vertreten. Heute sind weitaus mehr hier, und sie gehören allen Teilen der Welt an. Wir müssen uns die Tatsache vor Augen halten, daß wir bei unserer Haltung jenen Teilen der Welt gegenüber, wo die Gewerkschaftsbewegung jung ist, wo es ihr an Erfahrung mangelt und wo sie keinerlei Bevormundung unsererseits wünscht, allergrößte Sorgfalt walten lassen müssen. Internationale Organisationen können ihren Einfluß nur durch Überzeugung, durch Gespräche geltend machen, aber nie dadurch, daß wir für diese Länder Entscheidungen treffen. Wir können leicht in Schwierigkeiten geraten, wenn wir von dieser Regel abweichen.

Nun, Herr Vorsitzender, ich glaube, ich habe genug Zeit in Anspruch genommen, um etwas über die Ereignisse der heutigen Zeit mitzuteilen, auch etwas über den IBFG, um Eure Neugierde zu erwecken, falls Euch das alles nicht ohnedies bekannt ist, und zum Schluß möchte ich noch das sagen: Wir werden sehr bald einsehen müssen, daß unsere große Bewegung in gewissen Teilen der Welt auf praktische Weise Beistand leisten muß. Ich sage: auf praktische Weise, nicht nur durch Annahme einer Resolution oder Herausgabe eines Manifests. Vor kurzem gab der IBFG und einige der internationalen Berufssekretariate den Arbeitern in Curaçao ein Beispiel dieser Hilfe. In diesem Falle handelte es sich nicht um eine Kolonialregierung sondern um ihre Überbleibsel, die vielleicht noch un-

erfreulicher sind, als das alte Regime. Und hier können wir helfen wenn wir wollen, da wir eine freie Bewegung sind.

Nehmen wir an, wir senden eine Delegation nach Okinawa. Die Delegation kommt zurück und erstattet einen Bericht, in dem an der Regierung der USA und ihrer Politik Kritik geübt wird. Die Völker in den unterentwickelten Ländern sollten sich darüber klar sein, daß wir das tun können und auch tun werden. Aber zeigt mir doch die kommunistische Organisation, die gegen ihre eigene Regierung protestiert oder die sich bei Moskau wegen seiner Politik beschweren würde! War das der Fall beim Aufstand in Berlin oder in Posen? Nein. Der WGB hüllte sich zunächst in Stillschweigen und nachher tischte er uns eine an den Haaren herbeigezogene Geschichte von internationalen Provokateuren auf, die angeblich dafür verantwortlich waren.

Nun, ich spreche hier vor einer Versammlung, und ich bin bereit, einzugestehen, daß wir damit nichts zu tun hatten, daß wir nicht verantwortlich waren, weder für den Aufstand in Berlin noch in Posen, denn derartige Angelegenheiten überlassen wir dem Ermessen dieser Völker. Erst wenn wir wissen, daß wir in der Lage sind, sie zu verteidigen, und bis zum Äußersten zu verteidigen zu können, werden wir einen Appell an sie ergehen lassen. Wie die Dinge jetzt aussehen, kann die Möglichkeit, daß sich der Zeitpunkt dazu nähert, keineswegs von der Hand gewiesen werden. Aus diesem Grunde beschloß der Vorstand des IBFG auf seiner letzten Sitzung, diesem Sachverhalt Rechnung zu tragen und einen umfangreichen Fonds ins Leben zu rufen, um in derartigen Fällen, wo es um die Freiheit der Arbeiterschaft geht, sofort und ohne warten zu müssen, Hilfe leisten zu können.

Ich bezweifle nicht, daß Ihr damit einverstanden seid und bin überzeugt, daß Ihr helfen werdet, daß Ihr uns unterstützen werdet, damit wir an dem Tage, an dem wir handeln müssen, bereit sein können, mit Stolz das in die Tat umzusetzen, was seit langem unser Ziel ist, nämlich den Arbeitern und Völkern aller Nationen Arbeit, Brot, Frieden und Freiheit zu bringen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch Freund Oldenbroek für seine auf-rüttelnden Ausführungen. Er hat uns allen aus dem Herzen gesprochen; wir werden uns nachher darüber unterhalten. Wenn er einmal nach Frankfurt kommt, lade ich ihn ein, in mein Büro zu kommen, dort kann er sehen, daß wir die von der ITF geleistete Arbeit heute bis Moskau ausdehnen.

Damit, Kollegen, haben wir die Punkte 1, 2, 3 a und 4 der Tagesordnung erledigt und kommen nun zu

### **Punkt 3b: Wahl des Entschließungsausschusses.**

Kollege Becu hat das Wort.

Der **Generalsekretär** bringt in Erinnerung, daß die Nominierungen für den Mandatsprüfungsausschuß sofort eingereicht werden müssen.

Daraufhin gibt er die Zusammensetzung der Ausschüsse der Sektionen der Arbeiter im Straßentransport und Eisenbahner bekannt. Schließlich teilt



er mit, daß der Geschäftsordnungsausschuß vorgeschlagen hat, daß der Resolutionsausschuß aus den folgenden Delegierten bestehen sollte: ein Delegierter aus Österreich, Belgien, Finnland und Frankreich, zwei Delegierte aus Deutschland, zwei aus Großbritannien, einer aus Indien, einer aus Japan, einer in Vertretung Afrikas, einer in Vertretung Lateinamerikas, einer aus den Niederlanden, zwei in Vertretung Skandinaviens und zwei aus den USA.

**Vorsitzender Jahn:** Ist der Kongreß mit dem Vorschlag einverstanden, oder werden andere Vorschläge gemacht? — Das ist nicht der Fall. Wer mit diesem Vorschlag einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Damit ist der Vorschlag angenommen.

Kollege Pequeno hat sich zum Wort gemeldet.

**Pequeno** (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Das Prestige der ITF in Lateinamerika erhöht sich täglich. In Lateinamerika gibt es über 20 Länder, und am jetzigen Kongreß der ITF nehmen zum ersten Male so viele Organisationen aus diesen Ländern teil. Es handelt sich dort um Länder mit einer jungen Gewerkschaftsbewegung, die in immer größerem Umfange des Beistandes der ITF bedarf. Aus diesem Grunde überrascht es uns einigermaßen, daß wir im Resolutionsausschuß nur durch ein einziges Mitglied vertreten sein sollen. Ich bin überzeugt, im Namen aller meiner Kollegen aus Lateinamerika zu sprechen, wenn ich an den Kongreß das Ansuchen richte, dafür zu sorgen, daß Lateinamerika im Resolutionsausschuß durch zwei Delegierte vertreten ist.

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß hat den Wunsch des Kollegen Pequeno gehört. Ist der Kongreß damit einverstanden, daß wir statt eines Vertreters von Lateinamerika, deren zwei in das Resolutionskomitee entsenden? — Ich höre keinen Widerspruch; daher können wir noch einen Kollegen in das Resolutionskomitee entsenden. Die Kollegen werden gebeten, jemand namhaft zu machen.

Damit ist der Punkt 4 der Tagesordnung erledigt, und wir kommen zu

#### **Punkt 5a: Tätigkeitsbericht für die Jahre 1954 und 1955.**

Zu den einleitenden Ausführungen erteile ich dem Kollegen Becu das Wort.

#### **Tätigkeitsbericht**

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender, wertere Kollegen! Im Zusammenhang mit dem Bericht über die Tätigkeit der ITF in den vergangenen zwei Jahren möchte ich in erster Linie unseren Mitgliedsverbänden für die Mitarbeit, die sie der ITF zuteil werden ließen, meinen aufrichtigen Dank aussprechen. Von welcher überragenden Bedeutung ihre Ermutigung und Unterstützung für die Arbeit der ITF ist, braucht wohl nicht erst betont zu werden. Ich kann nur hoffen, daß die Erfolge der ITF in den kommenden Jahren ein derartig großzügiges Entgegenkommen gerechtfertigt erscheinen lassen werden.

Dem üblichen Brauch zufolge möchte ich zunächst etwas zu den im Abschnitt 2 des Berichtes angeführten Mitgliederzahlen bemerken. Zahlen bedeuten gewiß nicht alles, sie vermitteln aber dennoch ein gutes Bild von

der Lage der ITF. Aus dem Bericht werdet Ihr ersehen haben, daß der Mitgliederstand der ITF während der Berichtszeit weiterhin gestiegen ist, nämlich von 4 715 000 am Ende des Jahres 1953 auf 4 914 000 am Ende des Jahres 1955. Man kann diesen Mitgliederzuwachs vielleicht nicht gerade als sehr umfangreich bezeichnen, aber die Lage ist in Wirklichkeit einigermaßen günstiger. Zunächst muß ein zahlenmäßig bedeutender Ausschluß von Mitgliedern berücksichtigt werden, der sich wohl in der vorhergehenden Berichtszeit ereignete, aber dem bei der ITF üblichen Brauch zufolge in die gegenwärtige Berichtszeit einbezogen werden mußte. Dazu kommen ein oder zwei Austritte, aber bei diesen handelt es sich u. E. um Mitglieder, die wir in der nicht allzufernen Zukunft wieder in unseren Reihen zu begrüßen hoffen. Schließlich ist festzustellen, daß eine Reihe von Gewerkschaften der ITF seit Jahren nur noch auf dem Papier angehört hat. Damit muß in einer Organisation wie die ITF fast zwangsläufig gerechnet werden. Es ist ein Sachverhalt, der von Zeit zu Zeit korrigiert werden muß, und das Exekutivkomitee hat daher beschlossen, alle diese Organisationen, deren Mitgliedsverhältnis zu berechtigten Zweifeln Anlaß gab, mit Wirkung vom Ende 1955 von der Mitgliederliste zu streichen. Es handelt sich demgemäß auch in diesem Falle nicht um eine Einbuße an Mitgliedern, die sich während der Berichtszeit ereignet hat.

Dazu kommt ein weiterer Umstand, der einen gewissen Optimismus gerechtfertigt erscheinen läßt, nämlich die Tatsache, daß seit Anfang 1956 nicht weniger als 12 Neubetritte erfolgt sind. Diese haben wir in unseren Ziffern nicht berücksichtigt, da der Bericht Ende 1955 endet. Wenn man jedoch diese Zahlen berücksichtigt, wird dadurch die Erhöhung des Mitgliederstandes viel deutlicher. Diese neu der ITF beigetretenen Organisationen zählen insgesamt über eine halbe Million Mitglieder.

Sehen wir uns nun kurz ein oder zwei Weltteile an. Was Europa betrifft, ist wohl richtig, daß dort ein gewisser Rückgang unseres Mitgliederstandes festzustellen ist. In einigen Ländern Europas sind wohl weitere Fortschritte erzielt worden, die jedoch nicht ausreichen, um die Einbußen an Mitgliedern wettzumachen. Wenn der Grad der gewerkschaftlichen Erfassung ein so hohes Niveau erreicht, wie dies in Europa der Fall ist, wird eine Wahrung des bisherigen Niveaus oder eine weitere Erhöhung um so schwerer. Wir sind jedoch überzeugt, daß es sich hier nur um eine Atempause im weiteren Vormarsch der Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter Europas handelt und daß unser Mitgliederstand in diesem Erdteil, wo die ITF vor 60 Jahren in diesem Erdteil das Licht der Welt erblickte, in den kommenden Jahren einen neuen Höchststand erreichen wird.

Ein Weltteil, in dem die ITF nunmehr festen Fuß gefaßt hat und wo durch eine Reihe von Neubetritten ein Zuwachs an Mitgliedern festzustellen ist, ist Nordamerika. In Anbetracht der großen Bedeutung dieses Erdteils Nordamerika für die ITF, ist dieser Umstand besonders hoch zu bewerten. Dabei muß ganz besonders auf den Umstand verwiesen werden, daß der ITF nunmehr Organisationen der beiden früheren Flügel der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung, der AFL und des CIO, angehören. Ohne Zweifel spiegelt sich darin der Zusammenschluß der Gewerkschaftsbewegung Amerikas wider. Damit soll jedoch nicht gesagt werden, daß es in Amerika auf einmal keine Meinungsverschiedenheiten mehr gibt. Es bedeutet jedoch, daß eine gemeinsame Basis besteht. Gewerkschaften, zwischen denen verhältnismäßig wenige Meinungsverschiedenheiten bestehen, können diese nunmehr leichter aus der Welt schaffen. Der Zusam-

menschluß der AFL und des CIO ist ein Merkmal eines Trends auf nationaler Ebene, und wir hoffen, daß sich die gleiche Tendenz in immer größerem Umfange auch auf internationaler Ebene bemerkbar machen wird und daß wir in der nahen Zukunft mit immer mehr Beitritten amerikanischer Organisationen zur ITF rechnen können.

Was die übrigen Teile der Welt betrifft, in denen sich die ITF betätigt, werden wir über sie unter dem Titel „Regionale Tätigkeit“ noch sehr viel zu sagen haben. Unter diesem Begriff versteht man seit einiger Zeit die Tätigkeit zur Förderung der Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung in den Gebieten, die bisher hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgeblieben sind. Bevor ich kurz auf die sogenannten unterentwickelten Gebiete zu sprechen komme, möchte ich mir einige einleitende Bemerkungen gestatten, um auch kurz ein anderes Gebiet zu streifen, wo die ITF seit langem sich der Mitarbeit der dortigen Organisationen erfreut, nämlich Neuseeland und Australien. Diese Mitarbeit wissen wir sehr zu schätzen, denn in der ITF ist Platz für jedes Land der Welt, und außerdem haben unsere Mitgliedsverbände in diesen Ländern ein sehr warmherziges und intensives Interesse an der ITF und eine ganz besondere Bereitwilligkeit zur Mitarbeit an den Tag gelegt. Die ITF plante einmal, in diesem Weltteil eine besondere Konferenz zu veranstalten. Infolge der Ereignisse zwischen 1939 und 1945 mußte dieser Plan jedoch fallengelassen werden. Wir vergessen jedoch diese Länder keineswegs bei der Planung der Tätigkeit der ITF, und es freut uns feststellen zu können, daß wir weiterhin mit der Mitarbeit unserer dortigen Mitgliederverbände rechnen können.

Was die regionale Tätigkeit betrifft, ist Lateinamerika für uns ein Weltteil von allergrößter Bedeutung. Unter regionaler Tätigkeit versteht man häufig die Versuche, wirtschaftlich unterentwickelten Ländern beizustehen. In Lateinamerika liegen die Dinge jedoch ganz anders. In Lateinamerika gibt es nämlich Länder, die sogar ein hohes Niveau wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung erreicht haben und das trifft auch auf die Gewerkschaftsbewegung zu. Infolge politischer und wirtschaftspolitischer Umstände sind sie jedoch zum großen Teile von der freien Gewerkschaftsbewegung der Welt isoliert geblieben. In der letzten Zeit hat jedoch dort in dieser Hinsicht ein bedeutender Umschwung stattgefunden, und es freut uns ganz besonders, unsere beiden argentinischen Mitgliedsverbände der Eisenbahner und Straßenbahner, nach einer langen erzwungenen Abwesenheit, wieder in den Reihen der ITF begrüßen zu können. (Beifall.) Sofort nach Zusammenbruch des Regimes Peróns beeilten sie sich, der ITF wieder beizutreten und Beziehungen neu anzuknüpfen, die auf lange Jahre zurückgehen. Wir haben guten Grund zu der Annahme, daß auch andere Organisationen diesem Beispiel folgen werden.

Aus dem Bericht, den wir Euch vorlegen, werdet Ihr ersehen können, daß die geplante Ausweitung des Einflusses der ITF in den verschiedenen Gebieten Lateinamerikas langsam aber sicher in die Tat umgesetzt wird. Zwei Erdteile, in denen sich die Tätigkeit der ITF noch im Anfangsstadium befindet, sind Asien und Afrika. Aus Gründen, die ich in wenigen Augenblicken besprechen werde, möchte ich diese Erdteile nur kurz berühren. Aus dem Bericht, der Euch vorliegt, könnt Ihr ersehen, was wir uns zu tun bemühen. Zwei wichtige Ereignisse in Asien waren die Veranstaltung einer regionalen Konferenz der ITF in Tokio und die Eröffnung eines regionalen Büros der ITF, ebenfalls in Tokio. Ich bin überzeugt,

daß beide Maßnahmen wesentlich dazu beigetragen haben, in Asien für die ITF zu werben und daß sie in der Zukunft gute Resultate zeitigen werden. Auch in Afrika haben wir uns nach besten Kräften bemüht, den Gewerkschaften der Transportarbeiter behilflich zu sein, die dort gegründet werden. Wie Ihr feststellen könnt, werden wir uns unter Punkt 12 der Tagesordnung mit einem Antrag auf Gründung eines Büros der ITF für Afrika zu beschäftigen haben — ein sicherer Beweis dafür, daß sowohl unsere amerikanischen als auch unsere asiatischen Kollegen unseren Bemühungen Bedeutung beimessen.

Das ist alles, was ich vorläufig zu diesem Gegenstand zu bemerken hätte. Da die regionale Tätigkeit als separater Punkt an unserer Tagesordnung erscheint, nämlich Punkt 11 (Intensivierung der Tätigkeit zur Förderung freier Gewerkschaften in allen Ländern), möchten wir eine Überschneidung bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes vermeiden. Er enthält jedoch auch Abschnitte, die sich auf die Besprechungen und Konferenzen beziehen, die in den verschiedenen Weltteilen stattgefunden haben, und diese Hinweise sind daher für die Diskussion des Tätigkeitsberichtes von Bedeutung. Um den immer größeren Umfang zu unterstreichen, den dieser Teil der Tätigkeit der ITF annimmt, haben wir diesen Punkt der Tagesordnung in zwei Teile geteilt, nämlich a) allgemeine Tätigkeit und b) regionale Tätigkeit, und wir würden es zu schätzen wissen, wenn diese Teilung auch bei der Diskussion berücksichtigt würde. Beschränken wir uns daher vorläufig auf die allgemeine Tätigkeit und besprechen wir danach die regionale Tätigkeit. Unsere zukünftige regionale Tätigkeit gelangt unter Punkt 11 der Tagesordnung zur Debatte.

Nun möchte ich gerne ein paar Worte über unsere Sektionen sagen. Die sieben Sektionen der verschiedenen Verkehrsträger, aus denen die ITF besteht, haben sich weiterhin mit unvermindertem Eifer der Behandlung ihrer Aufgaben gewidmet. Einzelheiten darüber sind in den verschiedenen Abschnitten des Berichtes enthalten. Mit ihnen werden sich die Sektionskonferenzen beschäftigen, die im Laufe des Kongresses stattfinden und die dem Zwecke dienen, einen Überblick über das bisher Erreichte zu vermitteln und das zukünftige Tätigkeitsprogramm zu entwickeln.

Nachstehend möchte ich nur eine kurze Auswahl der wichtigsten Fragen bringen, mit denen sich die Sektionen beschäftigt haben. Die Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport haben außer den Konferenzen, auf denen sie ihre eigenen Belange während der Berichtszeit besprochen, eine Reihe von gemeinsamen Besprechungen des Problems der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens abgehalten. Hier handelt es sich um eine Frage, die außer den beiden vorerwähnten Sektion auch andere berührt, und sie erscheint demgemäß als separater Punkt an der Tagesordnung des Kongresses. Auf die gleiche Frage wird auch im Tätigkeitsbericht Bezug genommen, aber in diesem Zusammenhang sollten wir uns natürlich ebenfalls auf die Besprechung der bisherigen Tätigkeit der ITF beschränken und eine Diskussion der Pläne für die zukünftige Tätigkeit der Beratung von Punkt 10 der Tagesordnung vorbehalten.

Ein wichtiges Ereignis im Rahmen der Sektion der Binnenschiffer, der in verkehrswirtschaftlichen Belangen im europäischen Raum ebenfalls eine wichtige Rolle zufällt, war eine regionale Konferenz, die sich u. a. mit Mitteln und Wegen zur Beschleunigung einer Ratifizierung der Ab-

kommen der IAO über die Rheinschiffahrt beschäftigte. Auch hier handelt es sich um eines unserer immer wiederkehrenden Probleme, bei denen wir in unseren Bemühungen nicht nachlassen dürfen, bis eine Lösung gefunden worden ist.

Die Seeleutesektion der ITF hat eine Reihe von wichtigen Konferenzen abgehalten, auf denen weitere Schritte auf dem Wege zur Verwirklichung der Programme der Sektion unternommen worden sind. Als Ergebnis einer Tagung der Joint Maritime Commission im Oktober 1955 und des unablässig auf die Internationale Arbeitsorganisation ausgeübten intensiven Druckes, findet im Frühjahr 1958 eine internationale Seefahrtskonferenz statt. Ihr wird eine Vorbereitende Technische Seefahrtskonferenz der IAO vorangehen, die im kommenden September in London stattfinden soll und von der man erwartet, daß sie hinsichtlich einer Reihe von Fragen, die für die Seeleute von lebenswichtiger Bedeutung sind, Beschlüsse fassen wird. Ich möchte nur einige wenige Beispiele anführen, wie die Drohung der sogenannten Schattenflaggen, die endlich von Regierungen und Reedern als schwerwiegende Bedrohung eines gesunden wirtschaftlichen und nationalen Lebens erkannt worden ist, die Revision der internationalen Konvention über Heuern und Arbeitszeit der Seeleute, das Problem der bei der Anwerbung üblichen Methoden und Gepflogenheiten usw.

Auch die übrigen Sektionen der ITF erwarten von der IAO Hilfe bei der Behandlung wichtiger Probleme. So ist die Hafendarbeitersektion ganz besonders interessiert an einem Sachverständigenausschuß der IAO über die Betriebssicherheit in den Häfen, in dem die ITF vertreten sein wird und der im kommenden Dezember die vorbereitenden Arbeiten zu einem internationalen Kodex der berufsmäßigen Praxis zum Abschluß bringen wird, der sich auf Vorschläge der ITF stützt. Die Annahme eines derartigen Kodex der IAO bedeutet einen wichtigen Schritt auf dem Wege zur Entwicklung internationaler Normen der Betriebssicherheit in den Häfen. Die Sektion der Fischer kann nach vielen Jahren geduldigen Wartens damit rechnen, daß vier Fragen, die sie betreffen, an der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 erscheinen. Es ist gewiß an der Zeit, den sozialen Problemen dieses Wirtschaftszweiges auf internationaler Ebene einige Aufmerksamkeit zu widmen:

Die Sektion Zivilluftfahrt, die jüngste und sehr erfolgversprechende Sektion der ITF, wird demnächst an einer unter den Auspizien der IAO stattfindenden ad hoc paritätischen Konferenz teilnehmen, von der man hofft, daß sie zur Errichtung irgendeiner Art von ständigem Gremium der IAO zur Behandlung der Belange dieses wichtigen Verkehrsträgers führen werde.

Herr Vorsitzender! Aus diesem ganz kurz zusammengedrängten Überblick über die Tätigkeit und Entwicklung der Sektionen der ITF läßt sich die große Vielfalt der Aufgaben einschätzen, denen das Sekretariat seine dauernde Aufmerksamkeit zuwenden muß. Wir bemühen uns nach besten Kräften, diesen Aufgaben gerecht zu werden, aber der Zeitpunkt nähert sich sehr rasch, wo die gesamte organisatorische und verwaltungstechnische Struktur der ITF den größeren Anforderungen, die an sie gestellt werden, angepaßt werden muß. Wir hoffen, daß die Mittel und Wege, die es uns ermöglichen werden, diese überaus wichtige Aufgabe zu erledigen, einer der Gegenstände sein werden, denen dieser Kongreß seine Aufmerk-

samkeit zuwenden wird. Naturgemäß entwickelt sich die Tätigkeit der ITF vor dem Hintergrund der internationalen Lage. Äußerlich haben wohl seit unserem letzten Kongreß viele Umwälzungen stattgefunden, aber im Grunde genommen scheint sich nicht viel geändert zu haben. In einer wichtigen Hinsicht dürften unsere Hoffnungen in Erfüllung gegangen sein. Die Furcht vor einem totalen Krieg, in dem alle Beteiligten durch den Einsatz von Atomwaffen die fast völlige Vernichtung riskieren, scheint etwas in den Hintergrund getreten zu sein. Die Gefahr von lokalen Konflikten, die zu schwerwiegenden Komplikationen führen können, bleibt nach wie vor bestehen, aber diesen Problemen wenden die Vereinten Nationen ihre dauernde Aufmerksamkeit zu und sie scheinen die Lage einigermaßen in der Hand zu haben. Ein neues Element, das zu Befürchtungen Anlaß gibt, ist jedoch die Neugestaltung der Politik Sowjetrußlands. Auf politischer Ebene stimmen wir mit jenen überein, die die Ansicht vertreten, daß die Mächte des Westens unablässig Mittel und Wege zur Wahrung des Friedens und der Sicherheit prüfen, sich dabei aber gleichzeitig davor hüten müssen, in irgendeine Falle zu laufen. Ob die Beweggründe, die dieser neuen Tendenz zugrunde liegen, echt sind oder nicht, wird sich erst im Laufe der Zeit herausstellen. Wenn ja, dann ließe sich daraus schließen, daß die internen Schwierigkeiten, denen sich die Sowjets gegenübersehen, einen derartigen Umfang erreicht haben, daß die alten Terrormethoden nicht mehr genügen, um sie einzudämmen. Wie immer dem auch sein mag, solange die Führer Sowjetrußlands ihren guten Willen nicht durch etwas Konkretes beweisen als durch Worte und freundliches Lächeln, muß man ihren Vorschlägen gegenüber skeptisch bleiben. Ihre gegenwärtig an den Tag gelegte Bereitwilligkeit, eine Beschränkung der Rüstungen in Erwägung zu ziehen und das von ihnen beantragte Inspektionssystem sind wichtige positive Schritte, wenn auch die Ablehnung von Diskussionen des wichtigeren Problems der Atomwaffen durch die Sowjets nicht gerade als ermutigend bezeichnet werden kann. In praktischer Hinsicht können wir nicht feststellen, daß sich durch den tatsächlichen oder scheinbaren Wechsel der Atmosphäre an der Lage etwas geändert hat. Lediglich die Problemstellung kompliziert sich. Wir glauben an freie und demokratische Gewerkschaften. Diese haben nichts gemeinsam mit Organisationen der Arbeiterschaft, die lediglich Werkzeuge der Staatspolitik sind und die Interessen der Arbeiterschaft anderen Zwecken opfern.

Eine der wichtigsten Aufgaben der ITF besteht darin, diesen Sachverhalt den Arbeitern in Teilen der Welt nachdrücklich vor Augen zu führen, die der politischen Propaganda der Kommunisten besonders ausgesetzt sind. Anbiederungsversuche werden gemacht werden und werden bereits gemacht. Man hat mir z. B. gerade heute früh ein Telegramm überreicht, das von Moskau an Kollegen Kennedy, Präsident des Verbandes des Zugbegleitpersonals von Cleveland (USA), gerichtet war und in dem diese Organisation eingeladen wird, eine möglichst große Delegation nach Sowjetrußland zu entsenden. Dabei wird betont, daß das Zentralkomitee, dem üblichen Brauch zufolge, alle mit dem Aufenthalt der Delegation in Sowjetrußland verbundenen Kosten decken werde. Derartige Telegramme gehen einer ganzen Reihe unserer Mitgliedsverbände zu und wir erhalten sie auch im Sekretariat der ITF. Diesen Anbiederungsversuchen muß man mit einer Taktik begegnen, die diejenigen, die die Maske der Freundlichkeit und des Wohlwollens den Arbeitern gegenüber aufgesetzt haben verhindert, aus der Lage Kapital zu schlagen. Es gibt keinen Kompromiß

über grundlegende Begriffe mit jenen, die versuchen, die Gewerkschaften zu unterwandern oder Konkurrenzgewerkschaften aufzuziehen, um die Arbeitnehmerschaft in ihre Gewalt zu bekommen und sie ihren eigenen Zwecken dienstbar zu machen. Herr Vorsitzender! Ich möchte diese einleitenden Bemerkungen zu diesem Punkt der Tagesordnung damit zum Abschluß bringen, daß ich die Hoffnung ausdrücke, daß so viele Delegierten wie möglich sich an den Diskussionen unserer Tätigkeit während der vergangenen zwei Jahre beteiligen werden und daß sie es nicht an Kritik mangeln lassen werden, wo diese geboten erscheint, damit eine gute Grundlage unserer zukünftigen Arbeitsprogramme und Politik geschaffen werden kann. Danke.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Der Bericht des Kollegen Becu und der Ihnen schriftlich vorliegende Tätigkeitsbericht für die Jahre 1954 und 1955 stehen zur Diskussion. Ich bitte um Wortmeldungen, die schriftlich hier abzugeben sind. — Kollege Pequeno, bitte!

**S. de A. Pequeno** (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Wie ich vor einigen Minuten erklärte, ist die Gewerkschaftsbewegung in den Ländern Lateinamerikas jung, aber sie zählt begeisterte Mitarbeiter, die der internationalen Gewerkschaftsbewegung beitreten und mit ihr aufrichtig zusammenarbeiten möchten.

Kollege Becu hat uns von einigen der Probleme der unterentwickelten Länder erzählt. Nun, Kollegen, in meinem Lande stellt sich ein sehr schwieriges Problem, von dem ich Euch in Kenntnis setzen möchte. Ich werde mich bemühen, eine Resolution hierüber auszuarbeiten, die uns eventuell helfen könnte, einige der Schwierigkeiten zu überwinden, denen wir uns gegenübersehen.

Brasilien besitzt eine Gewerkschaftsbewegung, die frei ist und sich auf ausgezeichnete Weise entwickelt, aber in unserer Arbeitsgesetzgebung sind Bestimmungen enthalten, die uns an der Entwicklung einer echten Gewerkschaftsbewegung, einer stärkeren und mächtigeren, hindern. Ich denke hier vor allem an die Lage bei den verstaatlichten Betrieben, deren Arbeitnehmer sich nicht in Gewerkschaften zusammenschließen dürfen. Wenn z. B. eine Eisenbahnlinie von der Regierung übernommen wird, gelten ihre Arbeitnehmer als öffentlich Bedienstete, die nicht das Recht haben, einer Gewerkschaft beizutreten. Man kann dies wohl kaum als direkten Angriff auf die Freiheit der Gewerkschaftsbewegung betrachten, aber es besteht kein Zweifel darüber, daß es sich hier um eine Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerkschaftsbewegung handelt.

Ich bitte daher den Kongreß um die Zustimmung zu einem Antrag an die ITF, uns behilflich zu sein, diese Schwierigkeiten mit Hilfe des internationalen Prestiges, das sie besitzt, zu überwinden.

Kollege Becu hat in ganz großen Zügen die Probleme der IAO berührt. Ich habe selber die Ehre, die Arbeitnehmer im Verwaltungsrat des IAA zu vertreten und möchte mir hier gestatten, die Aufmerksamkeit der Delegierten, die mit der Arbeitsweise der IAO nicht vertraut sind, auf die verschiedenen Schwierigkeiten zu lenken, denen sich der Verwaltungsrat gegenüber sieht.

Die IAO ist eine Organisation auf Drei-Parteien-Basis, in der die Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten sind. Sie hat eine Reihe

von industriellen Ausschüssen errichtet, wie z. B. den Binnenverkehrsausschuß. Diese Ausschüsse sollten ursprünglich alle zwei Jahre zusammentreten, aber in den letzten Jahren haben die Regierungen immer weitergehende Einschränkungen des Budgets der IAO veranlaßt, und dabei leisten ihnen die fast immer reaktionär eingestellten Arbeitgeber Schützenhilfe. Mit einem derartigen Sachverhalt wollen wir uns jedoch nicht abfinden. Unsere Arbeit zielt auf soziale Gerechtigkeit ab und wir haben uns dieser Tendenz mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln widersetzt. Nichtsdestoweniger muß zugestanden werden, daß Tagungen der verschiedenen industriellen Ausschüsse infolge der von den Regierungen und, wie bereits erwähnt, mit Hilfe reaktionärer Arbeitgeber angewandten Druckmittel auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden mußten. So tritt der Binnenverkehrsausschuß z. B. erst im März nächsten Jahres zusammen, anstatt bereits früher.

Aus diesem Grunde möchte ich als einer derjenigen, die die Arbeitnehmer im Verwaltungsrat des IAA vertreten, an Euch, Kollegen, die Ihr aus Ländern mit einer erfahrenen, starken und angesehenen Gewerkschaftsbewegung kommt, den Appell richten, den erforderlichen Druck auszuüben, damit die Arbeiter in Zukunft, wenn das Budget der IAO zur Debatte gelangt, nicht müßig zusehen müssen, und der Komödie, die sich jedes Jahr abspielt, untätig beiwohnen müssen.

Was Lateinamerika betrifft, möchte ich nun diese Gelegenheit benutzen, um dem Exekutivkomitee der ITF meinen Dank für die Entsendung der Delegation auszusprechen, die in den vergangenen Monaten eine Reihe von lateinamerikanischen Ländern, einschließlich meines eigenen, besucht hat. Der Besuch dieser Delegation war für uns von besonderem Wert, da es uns erst nach der Intervention dieser Delegation aus Gründen, die mit der nationalen Gesetzgebung zusammenhängen, möglich war, der ITF beizutreten, das wir schon seit so langer Zeit tun wollten.

Darf ich mir in dieser Hinsicht jedoch ein besonderes Ansuchen gestatten? Ich bitte die ITF, darauf zu achten, daß derartige Besuche von Delegationen fortgesetzt werden, denn sie sind uns bei der Überwindung unserer Schwierigkeiten behilflich und führen auch vielen anderen Organisationen die absolute Notwendigkeit des Beitritts zur ITF nachdrücklich vor Augen.

Wir stellen diesen Antrag nicht nur, weil es uns Vergnügen bereitet, der ITF beizutreten und alle zwei Jahre nach Europa reisen zu können. Nein, Kollegen, aus diesem Grunde möchten wir nicht beitreten. Das ist keineswegs unsere Absicht. Was wir wollen, ist mitzuarbeiten und uns Eurer Mitarbeit zu erfreuen. Aus diesem Grunde freut es mich besonders, hier unter Euch zu weilen und mit Euch zusammenarbeiten zu können. Deshalb gereicht es mir zur besonderen Freude, daß meine eigene Organisation nunmehr einer der jüngsten Mitgliedsverbände Eurer Föderation geworden ist. Ich kann Euch versichern, daß wir es mit unseren Plänen und Zielsetzungen sehr ehrlich meinen. Wir haben den aufrichtigen Wunsch, mit Euch zusammenzuarbeiten zur Erreichung unserer gemeinsamen Ziele.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Ich schlage vor, daß wir jetzt die Tagung unterbrechen, und zwar bis morgen früh Punkt 9 Uhr.



Der während des Kongresses gewählte Mandatsprüfungsausschuß besteht aus den folgenden Kollegen:

- R. Dekeyzer (Belgien), Vorsitzender und Berichterstatter
- D. N. Secord (Kanada)
- R. Lapieyre (Frankreich)
- O. George (Deutschland)
- T. Nishimaki (Japan)
- M. Trana (Norwegen)
- W. J. C. Webber (Großbritannien).

*Donnerstag, 19. Juli 1956*

#### VORMITTAGSSITZUNG

#### Wiederaufnahme der Beratungen: 9 Uhr

**Vorsitzender Jahn:** Wir gehen in der Diskussion zum Tätigkeitsbericht fort. Bevor ich das Wort erteile, bitte ich, weitere Wortmeldungen schriftlich hier unten abzugeben, da der Weg zu uns oben etwas beschwerlich ist. Das Wort hat nun Freund Metslov. Ihm folgt Knight.

**N. Metslov** (Estnischer Seeleuteverband): Herr Präsident! Werte Kollegen! Wenn wir anlässlich des gegenwärtigen Kongresses die Tätigkeit der ITF unter der letzten Zweijahresperiode überblicken wollen und dabei auch auf die Tätigkeit des Jubilaren während der letzten 60 Jahre zurückschauen, dann glaube ich, daß wir Grund haben, vor allem einen besonders charakteristischen und hochzuschätzenden Zug in der Tätigkeit und den Prinzipien der ITF hervorzuheben — nämlich ihren Kampf für Freiheit, wahrhafte Demokratie und soziale Gerechtigkeit. Hier, auf diesem Gebiete ist die ITF stets einer der ersten Vorkämpfer gewesen und ist es auch gegenwärtig.

Diesen Kampf für Freiheit und gegen Diktatur und Unterdrückung verstehen wohl diejenigen am höchsten zu schätzen, die selbst unter fremder Gewaltherrschaft gelebt haben und deren Freunde und Kameraden noch in dieser Stunde in dem eisernen Griff der fremden Diktatur schmachten müssen. Ich spreche hier im Namen der Estnischen Seemannsunion, die die werktätigen Seeleute vertritt, die aus Estland, Lettland, Litauen, Polen und anderen von Rußland unterjochten Ländern in die freie Welt entkommen sind und die die kommunistische Diktatur aus eigener Erfahrung gründlich kennen.

Ich habe auch Grund und die moralische Verpflichtung, im Namen von jenen unzähligen Kollegen und Landsleuten zu sprechen, denen es in diesem Augenblick nicht erlaubt ist, ihre Stimme hören zu lassen und ihre Meinung selbst der freien Welt vorzutragen, weil sie durch den Terror eines Polizeistaates, durch Stacheldrahtzäune der Sklavenlager und den undurchdringlichen Eisernen Vorhang verhindert sind.

Ich kann Ihnen aber versichern, meine Kollegen, daß sehr viele Arbeiter und andere Landsleute in den okkupierten Ländern wissen, daß die führenden Organisationen der Gewerkschaftsbewegung in der freien Welt, darunter in der ersten Reihe die ITF, sie nicht vergessen und daß die

edlen Prinzipien der Freiheit und Demokratie hier nicht verraten sind. Im Namen sowohl derjenigen Freunde, die sich hinter dem Eisernen Vorhang befinden, als auch aller Exilseeleute, die sich der Estnischen Seemannsunion angeschlossen haben, bitte ich die ITF und alle Schwesterorganisationen unseren herzlichsten Dank und aufrichtige Anerkennung empfangen zu wollen für alles, was die ITF in ihrem Kampf für die Freiheit und eine wirkliche Demokratie ausgeführt hat, ebenso wie für die Sympathie und Hilfe, die denen erwiesen worden ist, die unter dem Diktaturregime schmachten oder auch im Exil ihr Werk fortsetzen müssen. Zugleich ist es unser aufrichtiger Wunsch, daß die ITF an ihrer bisherigen mutigen und festen Haltung gegenüber dem Diktatorsystem auch in der Zukunft mit der gleichen Konsequenz festhalten und allen, die von der Gewaltherrschaft unterdrückt werden, ihre Sympathie und Hilfe nicht verweigern möge.

Heutzutage wird in der freien Welt viel davon gesprochen, daß die Situation in Rußland und seinen Satellitenstaaten nach dem Tode Stalins besser geworden sei. Man behauptet, die gegenwärtigen Herrscher der Sowjetunion wünschten eine versöhnliche Politik zu führen, um friedlich mit der freien Welt zusammenzuleben. Infolgedessen könnte vielleicht mancher fragen, ob nicht auch die freie Gewerkschaftsbewegung Ursache hätte, in dieser neuen Situation eine mehr versöhnliche Haltung einzunehmen und ihren Standpunkt gegenüber der kommunistischen Diktatur zu revidieren.

Ich muß bemerken, daß nach dem Tode Stalins die unterdrückten Völker, darunter auch die Arbeiterklasse in den Baltischen Staaten und, wie wir wissen, auch anderswo sich wirklich der Hoffnung und dem Glauben hingaben, daß ihre Lebensbedingungen sich bessern könnten und daß das Regime der Sowjetdiktatur erschlaffen würde. Man hoffte dies nicht nur in unserer unterdrückten Heimat, sondern auch viele Flüchtlinge hegten dieselbe Hoffnung. Jetzt aber, mehrere Jahre nach Stalins Tod, müssen wir mit bitterem Bedauern feststellen, daß die Situation wesentlich und inhaltlich die gleiche geblieben ist, insbesondere was die Baltischen Staaten betrifft, über deren Zustand wir zuverlässliche und genügende Informationen besitzen.

Da die Zeit begrenzt ist und ich die Geduld der geehrten Kongreßteilnehmer nicht auf eine allzu harte Probe stellen will, kann ich die gegenwärtige Lage in den von Rußland okkupierten Baltischen Staaten nur in einigen Worten und ganz allgemein charakterisieren. Ich habe genügenden Grund, zu glauben, daß diese Situation in ihren Hauptzügen derjenigen entspricht, die in den anderen dem kommunistischen Regime unterworfenen Ländern herrscht. Wie in Stalins Zeitalter, so herrscht auch jetzt immer noch die Diktatur einer einzigen Partei mit allen ihren Übeln und mit dem Regime eines typischen Polizeistaates. Zu diesem gesellt sich in den Baltischen Staaten noch die nationale Verfolgung: Die eingedrungene Russen spielen dort die Rolle des Herrenvolkes, sie haben alle Schlüsselpositionen in der Partei und in dem Regierungsapparat belegt, und die Urbewohner dieser Länder, Esten, Letten und Litauer, sind in den Hintergrund gedrückt.

Wie in Stalins Periode, so haben auch jetzt die Arbeiter keine Möglichkeit, ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Die Gewerkschaften sind, wie Sie wissen, in Wirklichkeit nichts anderes als Werk-

zeuge der Staatsmacht, und ihre wichtigste Aufgabe ist, dafür zu sorgen, daß die festgestellten Arbeitsnormen ohne jegliche Abweichung von den Arbeitern erfüllt werden und daß diese Normen, wo irgendwie möglich, noch erhöht werden. Streikfreiheit ist heute wie vordem eine vollständig unerhörte und unerlaubte Erscheinung, und der kleinste Streikversuch wird unbarmherzig unterdrückt.

Nur sehr wenigen politischen Gefangenen ist es bis jetzt geglückt, in ihre Heimat, nach Baltikum, zurückkehren zu können. Der überwältigende Teil der Tausende und aber Tausende von Verhafteten und Verschleppten, unter ihnen sowohl einfache Arbeiter wie führende Männer der Gewerkschaftsbewegung, von denen Sie viele auch persönlich kennen, leiden immer noch in den Gefangenenlagern und in der Zwangsdeportation, oder sie sind infolge unmenschlicher Entbehrungen zugrunde gegangen.

Ungeachtet des äußerst strengen Polizeiregimes und der Unterdrückung wie auch des Umstandes, daß von einem freien Organisieren und einer freien Arbeiterbewegung keine Rede sein kann, ist es der kommunistischen Diktatur doch nicht gelungen, die unterjochten Völker gleichzuschalten und die Freiheitsbewegung vollständig zu unterdrücken. Die schweren, nahezu unerträglichen Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Unterdrückung aller Menschenrechte, hat schon und wird auch in der Zukunft unvermeidlich und naturgemäß Widerstand hervorrufen, der manchmal plötzlich mit Urkraft aufflammt, wie es vor kurzem in Posen der Fall war, wo der spontane Aufstand der Arbeiter mit Hilfe von Panzern und Bajonetten in Blut ertränkt wurde.

Der Widerstandsgeist gärt aber nicht nur in Posen, sondern man spürt ihn überall in den von der kommunistischen Diktatur beherrschten Ländern.

Wir und unsere Brüder Transportarbeiter, die von dieser Diktatur unterdrückt werden, wollen gegen niemand Feindschaft und Haß ansprechen, das bitte ich zu behalten. Wir sagen nur das eine: Wenn die gegenwärtigen Herrscher Rußlands behaupten, sie ehrten die Freiheit und die Demokratie, sie wollten niemand unterdrücken und sie verdamnten die Untaten der Stalinzeit, dann ist es das Recht und auch die Pflicht der freien Welt, und besonders der freien Gewerkschaftsbewegung, von Moskau zu fordern, daß es durch Taten beweisen muß, daß es die Unterdrückungspolitik der Stalinzeit in den okkupierten Ländern und den Satellitenstaaten aufgegeben hat. Dieses kann vor allem dadurch bewiesen werden, daß Moskau erstens, die politischen Gefangenen, darunter auch die verhafteten Gewerkschafter, die eben in Gefängnissen, Sklavenlagern und Zwangsdeportation schmachten, freiläßt, zweitens, den Arbeitern die Organisations- und Streikfreiheit garantiert, aber dies nicht nur auf dem Papier, sondern in der Wirklichkeit, und drittens, daß Rußland seine Armeen und Polizeitruppen aus den unterdrückten Ländern zurückzieht und den Völkern dieser Länder die Möglichkeit gibt, selbst ihre Angelegenheiten zu ordnen und für ihr eigenes Schicksal Sorge zu tragen.

Wenn diese Forderungen gestellt werden und von der ganzen organisierten Arbeiterschaft der freien Welt sowie von ihren Organisationen, darunter auch von der ITF unterstützt werden, dann glaube ich, daß diese Aktion nicht nur ein Trost und eine neue Hoffnung für diejenigen sein wird, die heute von der Diktatur unterdrückt werden, sondern es könnte

auch einen großen moralischen Faktor bilden, der allmählich seinen Einfluß geltend machen und Resultate bringen könnte.

Ich möchte abschließend die Hoffnung aussprechen, daß der gegenwärtige Kongreß heute, wo besonders die blutigen Ereignisse von Posen uns allen noch frisch im Bewußtsein sind und an unser Gewissen appellieren, **es nicht unterlassen wird, seiner Sympathie und Solidarität für alle Ausdruck zu geben, die unter der kommunistischen Diktatur schmachten, gegen sie kämpfen und in diesem Kampf das Teuerste, das sie besitzen — ihr Leben — einzusetzen und zu opfern bereit sind.**

Ehre den Gefallenen, unsere brüderliche Solidarität und tiefe Bewunderung den Kämpfern für Freiheit, Demokratie und bessere Zukunft der Menschheit! (Beifall.)

**J. Knight** (Verband der Seeleute und Hafendarbeiter von Grenada): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich habe eine Reise von 20 000 Meilen hinter mir, aber ich wollte auf diesem Kongreß anwesend sein, da wir in Westindien uns deutlicher als je zuvor der wichtigen Rolle bewußt sind, die die Gewerkschaftsbewegung in der wirtschaftlichen Entwicklung sowohl einzelner Weltteile, als auch der ganzen Welt zu spielen hat.

Zunächst möchte ich Grüße aus Westindien und die des Verbandes der Seeleute und Hafendarbeiter von Grenada überbringen. Zu Euren bisherigen Leistungen möchten wir Euch aufrichtig beglückwünschen. Aus dem allgemeinen Bericht über die beiden Jahre 1954 und 1955 sowie aus der Ansprache des Vorsitzenden, geht die sehr große Bedeutung hervor, die einer Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit der Gewerkschaftsbewegung in der ganzen Welt beigemessen wird. Ich möchte allen Funktionären und Mitgliedern, der ITF, die sich in den vergangenen Jahren bemüht haben, die Probleme des Britisch-Karibischen Gebietes und sonstiger Teile Westindiens mit so großem Wohlwollen zu behandeln, meinen Dank aussprechen.

Darf ich einen Augenblick auf die Landkarte verweisen, die hier an der Wand hängt? Sie gibt einen Überblick über das Tätigkeitsgebiet der ITF von Großbritannien bis nach dem Fernen Osten, Indien, Amerika, Mexiko City. Aber, Kollegen, überlegen wir uns doch einen Augenblick, was südlich des Äquators unternommen wird. Nichts. Höchstens, daß wir von dort Berichte erhalten, die vielleicht morgen ihren Platz in der Geschichte haben werden. Die ITF hat sich jedoch gemeinsam mit dem IBFG verpflichtet, darauf zu achten, daß die Völker der unterentwickelten und unentwickelten Gebiete nicht sich selbst überlassen bleiben, sondern daß sich diese wundervolle Bewegung, die internationale Gewerkschaftsbewegung, ihrer annimmt.

Machen wir uns doch nichts vor, Kollegen! — Im Leben des Menschen spielt eines von drei Dingen eine wichtige Rolle. Es gibt Religionen, aber sie sind in so viele verschiedene Glaubensbekenntnisse aufgespalten. — Es gibt Regierungen, aber Regierungen kommen und gehen. Nun besteht aber eine dritte Kraft, nämlich unsere Bewegung, und aus diesem Grunde sind wir heute hier versammelt, um dafür zu sorgen, daß der Entschlossenheit und dem aufrichtigen Willen dieser großen Gewerkschaftsbewegung zum Nutzen des wirtschaftlichen Fortschritts der arbeitenden Bevölkerung der Welt praktischer Ausdruck verliehen werde.

Ich möchte nicht mehr viel Zeit in Anspruch nehmen, aber ich bin überzeugt, daß der Vorsitzende nichts dagegen einzuwenden hat, wenn ich

betone, daß Ihr bei der Behandlung von Punkt 11 der Tagesordnung (Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit in allen Ländern im Interesse der Förderung freier Gewerkschaften) einen Beitrag dazu leisten könnt, daß dieser Kongreß in den kommenden Jahren unvergeßlich bleibt.

Ich danke Euch für den freundlichen Empfang und das mir erwiesene Entgegenkommen. Ihr habt Geduld, Toleranz und Verständnis an den Tag gelegt, und diese drei Eigenschaften sind die treibenden Kräfte der Menschheit.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege Tennant. Ihm folgt Kollege Horst.

**D. S. Tennant** (Britische Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt): Ich möchte kurz zum Bericht der Sektion Zivilluftfahrt Stellung nehmen, aber zunächst dem Sekretariat für den Beistand danken, den es den der ITF angeschlossenen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt gewährt hat. Ich möchte ihm an dieser Stelle auch zu der seit unserem letzten Kongreß geleisteten erfolgreichen Arbeit gratulieren.

Nun, die Sektion Zivilluftfahrt ist zahlenmäßig die kleinste Sektion der ITF. Sie ist eine Sektion des Personals eines Verkehrsträgers, der einen überaus raschen Aufschwung zu verzeichnen hat. Er kommt nicht nur in der Zahl der im Einsatz befindlichen Flugzeuge zum Ausdruck, sondern auch in der Zunahme der Zahl der Flugzeugtypen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der Beitrag, den die Zivilluftfahrt zum Verkehrs-wesen der Welt leistet, im Verhältnis weitaus größer ist als die Zahl des in der Zivilluftfahrt beschäftigten Personals. In technischer Hinsicht sind umwälzende Fortschritte erzielt worden. Ich bin überzeugt, daß die Sektion der Zivilluftfahrt und insbesondere das Sekretariat der ITF sich in den nächsten zwei Jahren mit einer Reihe von technischen Fragen auseinandersetzen haben wird, die fortwährend aktuell werden und fortwährend einer Lösung bedürfen.

Viele Delegierte sind zu diesem Kongreß in einem Flugzeug gekommen, das von Mitgliedern der ITF bemannt war, und ich halte es daher nur für recht und billig, Euch einiges von dem mitzuteilen, das sich in der Zivilluftfahrt abspielt. Alle der ITF angeschlossenen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt führen auf nationaler und internationaler Ebene einen harten Kampf um ein Übereinkommen über die grundlegenden Erfordernisse der Flugsicherheit, soweit sie in den Bemannungs-normen zum Ausdruck kommen. Wir haben im Rahmen der Sektion Zivilluftfahrt der ITF eine auf internationaler Ebene anzuwendende Politik vereinbart, und jeder Mitgliedsverband hat sich nach besten Kräften — wenn auch mit unterschiedlichem Erfolg — bemüht, diese Politik auf nationaler Ebene in die Tat umzusetzen. Außerdem war es unser Bestreben, ein Übereinkommen mit der internationalen Organisation der Piloten herbeizuführen. Auf Seite 110 Eures Berichtes findet Ihr den Text einer von der ITF und IFALPA gemeinsam angenommenen Resolution, und wir hatten gehofft, daß sich als Ergebnis dieser gemeinsamen Erklärung im Einvernehmen mit den Piloten Fortschritte erzielen lassen würden. In dieser Resolution wird verlangt, daß 4motorige auf Langstrecken eingesetzte Flugzeuge eine Mindestbesatzung von 2 Piloten, 1 Bordnavigator, 1 Bordingenieur und 1 Funker, führen müssen. Auf Grund der Ereignisse der letzten Zeit müssen wir uns jedoch fragen, wie es möglich ist, daß gewisse Organisationen aus einem Anlaß eine Äußerung machen und anderswo etwas grundlegend

Verschiedenes behaupten. Wir möchten alle den Piloten behilflich sein. Wir bemühen uns nach besten Kräften, sie zu unterstützen, trotz der kurz-sichtigen Einstellung mancher ihrer Organisationen. Wir wissen, welche ungeheure Verantwortung der Pilot zu übernehmen hat, und vertreten aus diesem Grunde die Auffassung, daß sich der Pilot auf eine mit beson-deren Fachkenntnissen ausgestattete Besatzung verlassen können sollte, damit er seine Pflicht ordnungsgemäß erfüllen und die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges gewährleistet werden könne. Die Flugzeuge werden größer, fliegen immer schneller und höher, aber den Arbeitgebern fällt nichts Besseres ein, als eine Herabsetzung der Zahl der Besatzungsmitglieder. In gewissen Ländern haben sie keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß für den Bordnavigator als solchen keine Arbeit mehr vorhanden ist. In anderen Ländern macht sich die Tendenz bemerkbar, ohne den Bordfunker auszukommen.

Die Flugzeuge, die in den nächsten zwei Jahren zum Einsatz kommen werden, werden über 800 Stundenkilometer und höher als 8000 m fliegen, und auf allen Flugzeugtypen ist die Besatzung einer der für die Flug-sicherheit ausschlaggebenden Faktoren. Wenn der Bordnavigator für über-flüssig erklärt wird, so kann dies bei fehlerhafter Navigation zu schwer-wiegenden Folgen führen. Die Flugsicherheit kann auch von der Nach-richtenübermittlung abhängen, aber man will nun in einer Reihe von Ländern auf den Bordfunker verzichten. Meines Erachtens riskiert man hier Eure Sicherheit und die der Besatzung. Diese Tendenz geht aber noch weiter. Es ist nämlich ganz offenkündig geworden, daß die Luftverkehrs-linien auf internationaler Ebene vereinbart haben, die Funktionen des Bordingenieurs so einzuschränken, daß sie buchstäblich zu einer Farce werden.

Im Entwurf der dem Untergang geweihten Comet I war in der Piloten-kanzel kein Arbeitsplatz für einen Ingenieur vorgesehen, aber bei den Versuchsflügen erwies es sich als notwendig, einen Ingenieur mitzuführen, obwohl keine wirklich zweckentsprechende Einrichtung vorhanden war, die es ihm ermöglicht hätte, seine Aufgaben ordnungsgemäß zu erfüllen. Aus diesem Grunde mußte der Bordnavigator mit dem Funker den Platz tauschen und dieses neckische Spiel dauerte während des ganzen Fluges an. Auch die Britannia ist für eine Bedienung durch lediglich zwei Piloten geplant worden. Ein Ingenieur soll wohl an Bord mitgeführt werden, aber die Pilotenkabine ist so entworfen, daß er seinen Pflichten nicht ordnungs-gemäß nachkommen kann, da die erforderlichen Einrichtungen nicht vor-handen sind. Das gleiche gilt, soweit mir bekannt ist, für die in Amerika gebaute Boeing 707 Stratoliner. Diese Flugzeuge, die jetzt zum Einsatz gelangen, sind ohne Zweifel die kompliziertesten, die bisher gebaut worden sind. Ihre Triebwerke entwickeln eine riesige Antriebskraft, beim Einsatz ergeben sich Bedenken aber nicht nur hinsichtlich der Triebwerke, sondern auch der Vielfalt der automatischen Geräte, Brennstoffleitungen usw. Wenn ein Ausfall irgendeines dieser Geräte nicht soweit wie möglich während des Fluges sofort von erfahrenen und technisch qualifizierten Leuten korrigiert wird, können sich daraus die schwersten Folgen ergeben.

Nun, die Organisation der britischen Piloten hat sich dagegen nicht zur Wehr gesetzt, obwohl sie die Resolution, die ich erwähnt habe, befürwortet hat. Diese Organisation ist bereit, sich mit zwei Piloten in einer für zwei Piloten bestimmten Kanzel einverstanden zu erklären. Wohl soll ein Ingenieur mitgeführt werden, gleichzeitig aber wird sein Wert beschränkt,

da die für seine Arbeit erforderlichen Einrichtungen einfach nicht vorhanden sind. Gewisse Organisationen der Piloten haben sich ohne Zweifel einreden lassen, daß Flugzeuge heutzutage nicht so kompliziert sind, und daß der sichere Einsatz bei ausschließlicher Verwendung von Piloten gewährleistet sei, vorausgesetzt, daß der Pilot einen akademischen Grad besitzt.

Ich möchte Euch von dem Umstand in Kenntnis setzen, daß die Organisation der britischen Piloten vor kurzem eine neue Gehaltsstruktur ausgehandelt hat, die eine Sonderzulage für Piloten vorsieht, die die Aufgaben anderer Besatzungsmitglieder übernehmen. Ich bin mir vollkommen klar darüber, daß die Luftverkehrslinien auf Piloten Wert legen, die eine derartige zusätzliche Befähigung aufweisen, und was dahintersteckt, liegt auf der Hand, nämlich Bestrebungen, die Beschränkung der Flugzeit zu umgehen. Laut Vorschrift kann das Personal gewisse Aufgaben nur während einer bestimmten Zeit erfüllen, was jedoch nicht ausschließt, daß dem gleichen Personal andere Aufgaben übertragen werden können. Wir möchten den Piloten gern behilflich sein, aber das kann nur dadurch erfolgen, daß wir den Piloten oder einigen ihrer Organisationen nahelegen, sich selber zu helfen, und zwar dadurch, daß sie verlangen, daß bereits im Entwurfstadium alle an Bord eines Flugzeugs erforderlichen Einrichtungen vorgesehen werden, die es einer technisch hochqualifizierten Besatzung gestatten, ihre Aufgaben ordnungsgemäß zu erfüllen.

Uns geht es um das höchstmögliche Niveau der Flugsicherheit, und es ist darauf zu achten, daß es gewährleistet wird. Diejenigen Organisationen der Piloten, deren Vorgangsweise nicht im Einklang mit der gemeinsamen Erklärung der ITF und IFALPA steht, möchte ich daran erinnern, daß der Großteil der Unfälle in der Luftfahrt menschlichen Fehlleistungen zuzuschreiben ist. Wie soll man nun verstehen, daß Piloten zusätzliche Aufgaben übernehmen und dadurch die Tendenz zu Unfällen verstärken, die auf menschliche Fehlleistungen zurückzuführen sind?

Abschließend möchte ich den vor kurzem erfolgten Zusammenstoß von zwei Flugzeugen im Grand Canyon in Erinnerung bringen. Die Ursache ist noch nicht bekannt. Eine offizielle Untersuchung wird in die Wege geleitet, aber die Tatsache bleibt bestehen, daß die beiden Flugzeuge zusammenstießen. Auf jedem anderen Verkehrsmittel gilt eine Beobachtung der Strecke als wesentliche Voraussetzung für die Betriebssicherheit. Die Dichte des Luftverkehrs hat nunmehr so zugenommen, daß das gleiche Erfordernis für die Zivilluftfahrt Geltung haben müßte. Wie kann ihm aber Rechnung getragen werden, wenn der Pilot auch die navigations-technischen Aufgaben und die des Funkers übernehmen muß?

Herr Vorsitzender, ich habe meine Zeit wahrscheinlich bereits überschritten, aber ich hoffe, daß meine Worte entsprechende Beachtung finden, und wir hoffen, daß uns der Kongreß seinen Beistand nicht versagen wird, falls es dieses Beistandes bedarf, um den Ernst dieser Probleme zu unterstreichen.

**J. Horst** (Sektion Zivilluftfahrt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes): Hinsichtlich unserer Stellungnahme zur Frage der Flugsicherheit, soweit sie mit der Stärke der Besatzung im Zusammenhang steht, möchte ich mich den Ausführungen des Vorredners anschließen. Wir sind sehr stolz auf die Betriebssicherheit, die bei unserem Verkehrsträger in der ganzen Welt im Laufe der Jahre erreicht worden ist, und die wir in

erster Linie dem intensiven beruflichen Interesse und Verantwortungsbewußtsein des Personals der Zivilluftfahrt verdanken, das sich seiner überaus wichtigen Rolle im Interesse des Schutzes des Publikums bewußt ist.

Die der Zivilluftfahrt innewohnenden Gefahren sind uns wohl bekannt. Geht es denn dem Personal der Zivilluftfahrt nicht in erster Linie um die Betriebssicherheit? Gewiß sind bei unserem Verkehrsträger durchgreifende Änderungen schneller erfolgt als bei den meisten übrigen Wirtschaftszweigen. Es findet ein ununterbrochener Wechsel und Übergang von einem Stadium zum nächsten statt. Dies bedingt ununterbrochene Fortbildung. Ebenso gilt als Voraussetzung ein Arbeitnehmertyp mit hoher Befähigung und Verantwortungsbewußtsein.

Wir in den Vereinigten Staaten wissen sehr wohl, welche Verantwortung wir zu übernehmen haben, da drei große Herstellerfirmen ihren Sitz in unserem Lande haben. Es handelt sich um Boeing, Douglas und Lockheed, und ich bin überzeugt, daß die meisten von Euch in einem dieser Flugzeugtypen geflogen sind und aus Erfahrung wissen, was Flugsicherheit bedeutet. Dieses Problem ist für uns nicht nur von nationaler Bedeutung, denn auch das Ausland kauft vielfach amerikanische Flugzeugtypen.

Seit dem frühesten Stadium der Zivilluftfahrt wird regelmäßig eine Besatzung mitgeführt, die aus entsprechend qualifizierten Piloten, Bordingenieuren, Navigatoren, Funkern und Bedienungspersonal besteht. Jetzt bricht eine neue Ära durch die Einführung von Flugzeugen mit Schraubenturbinen- und Düsenantrieb an. Hier handelt es sich nicht um den allmählichen Übergang, wie wir ihn bei den konventionellen Flugzeugtypen erlebt haben. Die neue Entwicklung bringt eine völlige Umstellung auf größere, schnellere und kompliziertere Typen mit sich. Nun würde man annehmen, daß größerer Wert auf Spezialisten gelegt werde, aber wie mein Vorredner erwähnte, beinhaltet das zukünftige Programm der Luftfahrtindustrie und der Luftverkehrslinien gerade das Gegenteil.

Beweise für die Tendenz zum Abbau von Personal liegen bereits vor. Wir vertreten die Ansicht, daß kommerzielle und konkurrenzpolitische Erwägungen im Bereiche unseres Verkehrsträgers fehl am Platze sind, solange sie die Flugsicherheit gefährden. Wir sind der unbedingten Überzeugung, daß der Pilot eine ausschließlich ihm vorbehaltene Aufgabe zu erfüllen hat, da er die riesige Verantwortung für den Einsatz des Flugzeuges zu übernehmen hat. Dennoch müssen wir feststellen, daß auf der Boeing 707, die alle amerikanischen und eine ganze Reihe ausländischer Luftverkehrslinien bereits bestellt haben, unzureichende Arbeitsmöglichkeiten für den Bordingenieur und Navigator vorhanden sind, was uns zu der Annahme veranlaßt, daß die Herstellerfirmen beabsichtigen, ohne den Navigator, Bordingenieur und Funker auszukommen. Ähnliche Erwägungen gelten für die bei Douglas im Bau befindliche DC 8 und die von Lockheed konstruierte „Electra“ mit Schraubenturbinenantrieb.

Meines Erachtens darf das Schicksal der Zivilluftfahrt nicht ausschließlich dem Ermessen der Herstellerfirmen und Luftverkehrslinien überlassen bleiben. Wir appellieren an den Kongreß um seine Unterstützung, damit die entsprechenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Flugsicherheit an Bord des Flugzeugs ergriffen werden können. Das Personal der Zivilluftfahrt, das mit ihren Problemen am besten vertraut ist, sollte über das Schicksal der Zivilluftfahrt zu entscheiden haben.



Im Rahmen der ITF sollte Einigkeit unter den Piloten, Ingenieuren, Navigatoren, Kabinenpersonal, Funkern und Bodenpersonal herrschen und die Entschlossenheit, die Zukunft der Zivilluftfahrt nicht der Laune der Herstellerfirmen und Luftverkehrslinien zu überlassen. Ich glaube, wir sollten diese Gelegenheit benutzen, um die Öffentlichkeit mit unserer Stellungnahme vertraut zu machen. Die Öffentlichkeit zeigt zweifellos ein sehr reges Interesse an der Zivilluftfahrt. Ich möchte vorschlagen, daß die ITF den Herstellerfirmen ein Schreiben zugehen läßt, in dem die Stellungnahme der ITF zur Frage der Zusammensetzung der Besatzung zum Ausdruck kommt und in dem sie um eine definitive und positive Antwort gebeten werden. Wenn diese Antwort nicht zu unserer Zufriedenheit ausfällt, dann sollten wir die entsprechenden Maßnahmen ergreifen, denn ausreichende Sicherheitsvorkehrungen werden auf den zukünftigen Flugzeugtypen nur getroffen werden, wenn das Personal der Zivilluftfahrt mit entsprechendem Nachdruck darauf besteht.

**H. Hildebrand** (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Herr Vorsitzender! Werte Kollegen! Gestatten Sie mir einen kurzen Beitrag zu der Berichterstattung über den Raum der Hochseefischerei (Tätigkeitsbericht Seite 117).

Mit Befremden nehmen wir davon Kenntnis, daß es wiederum die Internationale Reeder-Vereinigung gewesen ist, die es verstanden hat, in den letzten Monaten die berechtigten Fragen unserer Gruppe, der Hochseefischerei, in einem nationalen Ausmaß zu klären.

Wir sind der Auffassung, daß wir in absehbarer Zeit am Ende sind in der Interessenvertretung für unsere Gruppe der Hochseefischerei im nationalen Ausmaß. Und wir sind darüber hinaus der Auffassung, daß es ratsam erscheint, dem Sekretariat der ITF zu empfehlen, im Laufe der nächsten zwei Jahre einmal die beteiligten nationalen Gewerkschaften an einen Tisch zu führen und in einem echten Meinungsaustausch die vorliegenden Probleme der Gruppe der Hochseefischerei zu behandeln. Und wir bitten auch unsere Nachbargewerkschaften, diesen unseren Antrag zu unterstützen.

**W. Moreno** (Chilenische Föderation der Seeleute): Ich möchte etwas zu dem Abschnitt des Berichtes erwähnen, der sich auf das Problem der Identitätsnachweise von Seeleuten bezieht. Diese Frage ist für uns in Chile von besonderer Bedeutung, da wir zwar selbstverständlich nicht ohne einen Reisepaß international reisen können, die Offiziere und Besatzungsmitglieder jedoch Reisepässe besitzen müssen, da sie bei jedem Anlaufen eines Hafens an Land gehen müssen und die von der dortigen Regierung verlangten Dokumente vorzuzeigen haben.

Ich möchte dem Kongreß vorschlagen, diese Frage im Rahmen der Seeleutesektion zu prüfen und zu einem Übereinkommen über Maßnahmen zur Abschaffung dieser Vorschrift zu gelangen. Die Regierungen müßten sich mit irgendeinem Nachweis der beruflichen Eigenschaften zufriedengeben, der den Seeleuten ausgestellt werden sollte. Dieser persönliche Nachweis sollte ausreichen, um den Seeleuten den Landgang zu ermöglichen, sobald ein Schiff irgend einen Hafen anläuft. Wenn es möglich wäre, alle mit der Ausstellung von Reisepässen verbundenen Formalitäten abzuschaffen, würde damit ein wesentlicher Schritt auf dem richtigen Wege getan werden.

Ich möchte noch zu einem weiteren Punkt Stellung nehmen, nämlich zur Frage von Boykottaktionen. Unseres Erachtens sollte die ITF, falls einer ihrer Mitgliedsverbände in einen Lohn- oder sonstigen Konflikt verwickelt wird, einen Boykott der betreffenden Schiffe oder Wirtschaftszweige anempfehlen. Auf diese Weise könnten derartige Konflikte in einer Reihe von Ländern, insbesondere meinem eigenen, innerhalb kürzerer Zeit beigelegt werden, als sonst der Fall wäre.

Ein weiterer Aspekt, den ich erwähnen möchte, steht im Zusammenhang mit der Mechanisierung in den Häfen. Vorläufig werden wir von dieser Entwicklung in den lateinamerikanischen Ländern nicht berührt, aber wir machen uns beträchtliche Sorgen über die Lage, die sich bei einer fortschreitenden Mechanisierung ergeben könnte und Arbeitslosigkeit mit sich bringen würde, die sich in den Häfen Lateinamerikas, aber auch in anderen Wirtschaftszweigen besonders fühlbar machen würde. Aus diesem Grunde sollte sich der Kongreß unseres Erachtens eingehend mit dem Problem Automatisierung beschäftigen.

Sehr schwerwiegende Bedenken macht man sich in Chile auch über den Personalabbau. Dieses Problem ist für alle von uns in Lateinamerika höchst aktuell.

In der Handelsmarine, die ich hier vertrete, sehen wir uns einer äußerst schwierigen und heiklen Lage gegenüber. Die Arbeitgeber bemühen sich unablässig, in immer größerem Umfange sowohl Offiziere als auch Mannschaften abzubauen. Daraus ergeben sich selbstverständlich schwerwiegende Rückwirkungen auf die Lage bei der Handelsflotte. Die wenigen noch an Bord übrigbleibenden Besatzungsmitglieder müssen doppelt so viel Arbeit leisten und verlangen dafür naturgemäß höhere Heuern.

In meinem Lande z. B. — aber auch in anderen — bemühen sich die Reeder nach besten Kräften, den Schiffsarzt sowie andere wichtige Besatzungsmitglieder abzuschaffen. Wir halten dieses Problem für eines der schwierigsten, mit denen sich unsere Mitglieder auseinandersetzen haben. Noch schwieriger wird die Lage, wenn eines unserer Mitglieder erkrankt, da niemand an Bord vorhanden ist, der sich um den Kranken kümmern könnte. Gegenwärtig wird ein Schiffsarzt erst bei einer dreißigköpfigen Besatzung mitgeführt, aber meines Erachtens sollte ungeachtet des Schiffstyps mindestens ein Arzt an Bord sein oder jemand, der für Erste Hilfe verantwortlich sein kann. Man sollte derartige Dinge nicht einem Schiffsoffizier überlassen, der evtl. auch etwas von Medizin versteht.

Herr Vorsitzender, ich möchte abschließend meinen herzlichen Dank für die Arbeit aussprechen, die die ITF zugunsten der verschiedenen lateinamerikanischen Länder geleistet hat, sowohl durch direkten Beistand als auch durch Besuche ausländischer Kollegen aus der Verkehrswirtschaft. Diese Unterstützung hat uns in Lateinamerika in die Lage versetzt, unsere Kampagne auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiete fortzusetzen.

**M. Tliba** (Verband der Hafentarbeiter von Bizerta): Herr Vorsitzender und Kollegen! Zunächst möchte ich diese Gelegenheit benutzen, um die brüderlichen Grüße der tunesischen Transportarbeiter zu überbringen und diesem wichtigen Kongreß den besten Erfolg zu wünschen.

Die Tätigkeit der ITF hat sich für die tunesischen Transportarbeiter günstig ausgewirkt, und die Resultate auf diesem Gebiete sind der gesamten arbeitenden Bevölkerung zugute gekommen. Dank den Bemü-

hungen der ITF während der Zeiten nationaler Konflikte, sind die von den Staatsbahnen und der Sfax-Gafsa-Eisenbahngesellschaft aus politischen Gründen willkürlich entlassenen Kollegen alle wieder eingestellt worden. Dadurch, daß diese Ungerechtigkeit aus der Welt geschafft wurde, konnte größere Einigkeit unter den Transportarbeitern herbeigeführt und die Föderation der Hafen- und Transportarbeiter in die Lage versetzt werden, bei der Befreiung unseres Landes eine wichtige und aktive Rolle zu spielen. Demgemäß gelang es ihr, auf sozialem Gebiet wesentliche Fortschritte zu erzielen. Wir haben jetzt eine gut geregelte Altersversicherung, wir haben bei den Hafentarbeitern die 40-Stunden-Woche eingeführt, wir haben den Lebensstandard der Hafentarbeiter durch eine Lohnerhöhung von Frs 150 je Tag und Einführung gewisser Sonderzulagen wie Schmutz- und Gefahrezulagen, Arbeitslosenunterstützung und Bezahlung für besonders schwierige Arbeit erhöhen können.

Für die Arbeiter im Straßentransport konnten wir ebenfalls Verbesserungen durchsetzen, die jenen, die die Hafentarbeiter erreicht haben, mindestens gleichwertig sind.

Trotz der Besetzung durch eine ausländische Macht ließen sich die Tunesier nicht abhalten, auf sozialem Gebiete entschlossene Maßnahmen zu ergreifen und Fortschritte zu erzielen. Unter der Führung der Dachorganisation des Landes kämpft die Föderation der Hafen- und Transportarbeiter mutig gegen Willkür und Ungerechtigkeit und Elend, und ist fest entschlossen, diesen Kampf fortzusetzen und sich an der allgemeinen Tätigkeit der ITF zu beteiligen, damit sowohl in Tunesien als auch in ganz Afrika eine demokratische Regierungsform zur Wirklichkeit werde, die eine Garantie für Freiheit, Wohlfahrt und Achtung der Menschenwürde bietet.

Wir stellen mit Bedauern die Abwesenheit eines Delegierten aus Algerien fest, ein Land, das um seine Freiheit und Unabhängigkeit kämpft. Wenn es dort keine Unterdrückung der gewerkschaftlichen Rechte gäbe, wären heute hier algerische Delegierte anwesend. Aus diesem Grunde glaube ich, daß der Kongreß im Interesse der freien Gewerkschaftsbewegung eine Resolution annehmen sollte, in der die Massenverhaftungen algerischer Kollegen kategorisch verurteilt werden.

Abschließend möchte die tunesische Delegation das Versprechen abgeben, daß die Gewerkschaftsbewegung unseres Landes ihren Kampf energisch und mit großer Wachsamkeit fortsetzen wird. Tunesien hat vor kurzem seine Unabhängigkeit erlangt, und dadurch werden unserer Föderation neue Möglichkeiten eines positiven Beitrags zu den Bemühungen der internationalen Gewerkschaftsbewegung um die soziale Befreiung geboten.

Was die Tätigkeit kommunistischer Gewerkschaften betrifft, insbesondere in den Häfen und in der Verkehrswirtschaft im allgemeinen, hat ihr unsere Föderation ein vollständiges Ende bereitet.

**Vorsitzender Jahn:** Ich bitte den Freund Tliba, die von ihm gewünschte Resolution an uns einzureichen, damit wir darüber Beschluß fassen können.

Ich wiederhole: Ich wünsche, daß Freund Tliba die von ihm angeregte Resolution nach hier einreicht, damit der Kongreß darüber beschließen kann. Das Wort hat Kollege Cousins.

**F. Cousins** (Britischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender, Kollegen! Zunächst möchte ich auf diesem Internationalen Transportarbeiter-Kongreß, der erste, dem ich beiwohne, dem Vorsitzenden für seine sehr freundlichen Bemerkungen über den ehemaligen Führer unserer Gewerkschaft, meinen alten Kollegen und Freund Ernest Bevin, herzlich danken. Seine Tätigkeit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter und in der Tat in der gesamten internationalen Bewegung, hatte bei ihm den aufrichtigen Wunsch wachgerufen, im Namen aller Arbeiter aller Länder tätig sein zu können und das Bewußtsein der Verbundenheit mit Vertretern von Gewerkschaften vieler Länder erweckt. Im Anfangsstadium mußte er einen Teil seiner Arbeit ohne viel Hilfe von außen her leisten. Damals neigte man, wie dies in gewissen Kreisen nach wie vor der Fall ist, der Ansicht zu, daß wir genug zu tun hätten, um mit unseren Problemen auf nationaler Ebene fertig zu werden. Die meisten, die mit dieser Art der Arbeit zu tun haben, werden jedoch die Tatsache anerkennen, daß Fortschritte auf nationaler Ebene sehr häufig von internationaler Solidarität und Fortschritt auf internationaler Ebene abhängen. Diesen Umstand haben wir in Großbritannien in der Vergangenheit häufig übersehen, und ich habe aus diesem Grunde mit Befriedigung vernommen, daß die Vertreter von Transportarbeiterverbänden verschiedener Länder anerkannten, daß mein alter Generalsekretär wesentlich zu einer Änderung dieser Einstellung in unserem Lande beigetragen hat.

Nun möchte ich etwas zur Tätigkeit der Sektionsausschüsse bemerken. Ich gehöre ihnen seit geraumer Zeit an und halte ihre Arbeit für sehr wichtig. Sie haben sich mit vielen Fragen beschäftigt, aber wie aus dem Bericht hervorgeht, widmen sie ihre Aufmerksamkeit z. Z. insbesondere der Frage der Koordinierung. Die Ausschüsse der Arbeiter im Straßentransport und der Eisenbahner sind der Ansicht, daß Koordinierung und Integration des Verkehrswesens nicht nur leere Phrasen sein sollten. Sie sollten feste Absichten beinhalten.

Bei uns konnten wir uns in den letzten Jahren davon überzeugen, daß die Koordinierung auf einem großen Sektor der Verkehrswirtschaft, der sich im Besitz der öffentlichen Hand befindet, funktionieren könnte. Ich könnte aber nicht behaupten, daß die Gewerkschaften die Gelegenheiten, die sich ihnen boten, in vollem Umfange ausgenutzt hätten. Alte Vorurteile und Schwierigkeiten mußten überwunden werden. Wir machten riesige Fortschritte auf dem Wege zur Koordinierung und gemeinsamen Benutzung von Verkehrsmitteln. Viele Einrichtungen, die vor der Verstaatlichung getrennt bestanden, wurden zum Nutzen beider Verkehrsträger verfügbar gemacht. Wohl ist infolge des Regierungswechsels ein großer Teil der Verkehrswirtschaft wieder in Privatbesitz überführt worden, die sehr enge Verbindung zwischen den Gewerkschaften der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport blieb jedoch weiterhin bestehen. Ich glaube, wir könnten uns auch die Feststellung gestatten, daß wir trotz der offenkundig sektionsmäßigen Behandlung vieler Probleme eine Reihe von ihnen im Interesse unserer Mitglieder gemeinsam gelöst haben. Ebenso haben wir erkannt, daß viele sonstige von der ITF behandelte Probleme für unsere Mitglieder von Bedeutung sind.

Zivilrechtliche Haftung, Schulungs- und Ausbildungsmöglichkeiten, einheitliche Arbeitsbedingungen sind alle wichtige Fragen, aber wir müssen darüber konkrete Beschlüsse fassen und viele Besprechungen abhalten, und ihr Wert wird deutlicher vor Augen geführt, wenn in den einzelnen

Ländern eine Koordinierung der Bestrebungen im Rahmen der Verkehrsträger stattfindet.

Abschließend möchte ich die besondere Aufmerksamkeit des Kongresses auf den Abschnitt über die Koordinierung lenken und betonen, daß wir auf nationaler Ebene darauf achten sollten, daß Koordinierung nicht nur eine leere Phrase bleibt.

**R. M. Salabarría** (Seeleute-Föderation von Kuba): Den Transportarbeitern von Kuba bereitet die Tyrannei, unter der unser Nachbar, die dominikanische Republik schmachtet, und die in der dominikanischen Presse und Rundfunk ausgestoßenen Drohungen gegen unser Land (sowohl Presse als auch Rundfunk stehen unter der Kontrolle von Trujillo) große Sorge. Demgemäß haben sie unsere Delegation beauftragt, dem Kongreß den dringenden Vorschlag zu unterbreiten, einen Boykott der dominikanischen Republik zur See und in der Luft zu veranlassen, es sei denn, es würden innerhalb von vier Monaten nach einem derartigen Beschluß Maßnahmen ergriffen, durch die die Freiheit der Gewerkschaftsbewegung und die freien Meinungsäußerungen in Santo Domingo gewährleistet würden.

Wir bitten, diese Angelegenheit als dringend zu betrachten, da in den letzten zwei Monaten immer mehr Agenten Trujillos nach Kuba entsandt worden sind und da ganz offenkundig ist, daß Schiffe und Flugzeuge, die sich im Besitze von Trujillo befinden, offiziell von dominikanischen und ausländischen Linien eingesetzt werden, zur Beförderung internationaler Fememörder, Waffen und Geld zum Zwecke der Ermordung von im Exil lebenden Führern der Arbeiterbewegung und politischer Persönlichkeiten verwendet werden.

Vor kurzem wurde das im Besitze von Trujillo befindliche dominikanische Schiff *Fundación* von der New Yorker Polizei durchsucht, da der Verdacht bestand, daß Professor Jesús de Galindez von der Universität Kolumbia an Bord dieses Schiffes ermordet worden war. Professor Galindez hatte gerade ein Buch über das Regime Trujillos fertiggestellt, als er am 5. März in New York auf mysteriöse Weise verschwand.

Ebenso legte der Mörder des dominikanischen Arbeiterführers, Pipí Hernández, der im August 1955 in Havanna erschlagen wurde, vor den kubanischen Behörden das Geständnis ab, daß ihm der Auftrag erteilt worden sei, dieses Verbrechen zu begehen und daß ihn das Regime Trujillos dafür bezahlt habe. Bereits im Dezember 1950 wurde ein Führer der dominikanischen Arbeiterbewegung, Mauricio Báez, in Havanna unter ähnlichen Umständen ermordet, wie sie zum Verschwinden von Professor Galindez führten. Außerdem sind in New York mindestens zwei weitere prominente dominikanische Staatsangehörige, die sich Trujillo widersetzt hatten, ermordet worden und zwei weitere in Haïti.

In seinem vom 7. Juli datierten Bericht über die gewerkschaftliche Lage in Lateinamerika äußerte sich der Vorstand der AFL-CIO wie folgt:

„Wir möchten diese Gelegenheit benützen, um unsere Solidarität mit den demokratischen Gewerkschaftern von Venezuela und der Dominikanischen Republik zu bekräftigen, die einzigen Länder, die in der westlichen Hemisphäre noch von absoluten, mit Blut befleckten Diktatoren regiert werden, wo auch nicht die geringste Spur von Freiheit gestattet ist und deren demokratische Arbeiter und politische Führer im Gefängnis dahinsiechen oder gezwungen werden,

ins Exil zu gehen. Wir erklären hiermit, daß das weitere Bestehen derartiger tyrannischer Regierungsformen die politische und moralische Stellung der Familie der amerikanischen Nationen in unserem täglichen Kampfe gegen die kommunistische Drohung schwächt.“ Gleichzeitig legte die AFL-CIO dem Federal Bureau of Investigation dringend nahe, „eine sofortige Untersuchung der vorgebrachten Anwürfe in die Wege zu leiten, denen zufolge Agenten der Regierung der Dominikanischen Republik für den Raub und eventuellen Mord des hervorragenden Gelehrten Professor Jesús de Galindez in den Vereinigten Staaten verantwortlich seien“.

In einem vom 19. Juli datierten Schreiben in Beantwortung einer Einladung zu einem Besuch von Santo Domingo, die der Generalsekretär des von Trujillo beherrschten dominikanischen Gewerkschaftsbundes an Kollegen George Meany gerichtet hatte, erinnerte ihn dieser daran, daß „am 29. September 1950 eine Gruppe von im Exil lebenden Führern der Arbeiterbewegung von Santo Domingo beim Internationalen Arbeitsamt offiziell die Anklage wegen Verletzung der Gewerkschaftsrechte erhoben hatten. Einer der Unterzeichner war Mauricio Báez, der sich damals im Exil in Kuba aufhielt. Zwei Tage nach Veröffentlichung dieser Anklage in der lateinamerikanischen Presse, Anfang Dezember, wurde Mauricio Báez entführt und seither fehlt von ihm jede Spur.“

Auf der Sitzung des Vorstandes des IBFG, die vor wenigen Tagen in Brüssel stattfand, wurde beschlossen, den Kampf der lateinamerikanischen Völker um gewerkschaftliche und bürgerliche Freiheit in der Dominikanischen Republik rückhaltlos zu unterstützen. Unter einem der fünf Punkte, die in der Resolution des Vorstandes erwähnt werden, heißt es: „Der Vorstand beauftragt den Generalsekretär, sich mit ORIT, CADORIT, der ITF und anderen in Frage kommenden Organisationen im Hinblick auf die Möglichkeit eines Boykotts der Dominikanischen Republik ins Einvernehmen zu setzen, bei dem der IBFG und die oben erwähnten Organisationen eng zusammenarbeiten würden.“

Der Antrag, den ich dem Kongreß unterbreitet habe, ist für die Transportarbeiter Kubas von derartiger Bedeutung, daß seine Annahme mit aufrichtiger Begeisterung aufgenommen und unser Glaube an die demokratische internationale Gewerkschaftsbewegung verstärkt werden würde. Die absolute politische Macht, die der Diktator Trujillo seit 26 Jahren ausübt, hat ihn in die Lage versetzt, einer der reichsten Leute der Welt zu werden. Unter anderem hat er das Monopol des Milchverkaufs, der Herstellung und des Verkaufes von Salz, Fetten und Ölen, Zigaretten, Zündhölzern, Zement, Bier, der nationalen Lotterie, der Schifffahrt, Zivilluftfahrt usw. und gegenwärtig bemüht er sich, die Herstellung und den Verkauf von Zucker vollkommen in seine Hände zu bekommen.

Dank dieser Monopole ist der Diktator der wichtigste Arbeitgeber der Dominikanischen Republik und naturgemäß benutzt er seine absolute politische Macht, um die Arbeitnehmer zu drangsalieren, sie auf einem Existenzminimum zu halten und sie, falls sie sich auflehnen, ermorden zu lassen. Hier wird für die übrigen Länder Lateinamerikas ein äußerst gefährliches Beispiel gesetzt.

In Anbetracht dieses alarmierenden Sachverhalts und der direkten Angriffsdrohung gegen Kuba, falls es Trujillos Forderungen, die in Kuba lebenden politischen und Gewerkschaftsführer auszuweisen und die kuba-

nische Presse und Rundfunk zu verhindern, Trujillos Verbrechen anzuprangern, nicht nachgibt, halten die Transportarbeiter von Kuba einzig und allein einen Boykott, der die persönlichen Interessen des Diktators beeinträchtigen würde, als Möglichkeit einer Verbesserung der Lage in der Dominikanischen Republik. Auf diese Weise könnte die in unserem Lande drohende Gefahr abgewendet und verhindert werden, daß Santo Domingo den übrigen Ländern Lateinamerikas mit schlechtem Beispiel vorangeht.

**Vorsitzender Jahn:** Ich bitte Freund Salabarría, den Antrag hier einzureichen.

**J. Christensson** (Schwedischer Transportarbeiterverband): Ich möchte darauf hinweisen, daß — soweit sich aus dem Tätigkeitsbericht ersehen läßt — in der Berichtszeit keine Beziehungen zu den Gewerkschaften Jugoslawiens angeknüpft worden sind. In dieser Zeit hätte die internationale Gewerkschaftsbewegung gemeinsam gegen die Einmischung der Russen vorgehen müssen. Ich habe Jugoslawien gemeinsam mit anderen Gewerkschaftern besucht und bin zu der ganz bestimmten Schlußfolgerung gelangt, daß die Jugoslawen lieber weitaus weniger Beziehungen zu ihren ehemaligen Freunden aus der Zeit vor 1948 hätten, dafür aber engere Beziehungen mit uns. Dem Kongreß des Jugoslawischen Transportarbeiterverbandes zum Beispiel wohnte eine ganze Reihe von Vertretern von Gewerkschaften westlicher Länder bei, aber aus dem Ostblock war keine einzige Organisation eingeladen worden. Anwesend waren Vertreter der deutschen Gewerkschaft ÖTV sowie belgische und schwedische Transportarbeiter- und Eisenbahnverbände, und mir scheint, daß wir eine günstige Gelegenheit verpaßt haben und daß es bedauerlich ist, daß die ITF an ihrer bisherigen Stellungnahme zu diesem Problem festhält. Meines Erachtens verfolgen die verschiedenen Berufssekretariate in dieser Frage die unrichtige Politik. Zwei von ihnen, nämlich die der Bergarbeiter und der Bau- und Holzarbeiter, haben jugoslawische Gewerkschaften bereits als Mitglieder aufgenommen. Ich will damit nicht sagen, daß die ITF ihrem Beispiel folgen sollte, aber ich glaube, daß etwas geschehen müsse. Zumindest sollten wir versuchen zu verhindern, daß sich die jugoslawischen Gewerkschaften neuerdings den Kommunisten zuwenden.

Ich möchte zum Beispiel im Zusammenhang mit Sektionskonferenzen vorschlagen, die Jugoslawen einzuladen, Beobachter zu diesen Konferenzen zu entsenden. Ich möchte dem Kongreß auch in Erinnerung bringen, daß zumindest wir einen regelmäßigen Verkehr nach Jugoslawien aufrechterhalten, da unsere Seeleute dauernd dorthin fahren, und für diese Mitglieder könnten sich Beziehungen zu den dortigen Gewerkschaften als nützlich erweisen.

Ich möchte auch auf den Umstand verweisen, daß Jugoslawien sich zu einem der beliebtesten Touristenländer Europas entwickelt und daß aus diesem Grunde Transportarbeiter Jugoslawien besuchen müssen. Nehmen wir nun an, eines unserer Mitglieder, das sich aus berufsbedingten Gründen in Jugoslawien aufhält, käme in eine schwierige Lage, zum Beispiel im Zusammenhang mit einem Unfall. Müßte dieses Mitglied dann nicht eine jugoslawische Gewerkschaft um ihren Beistand bitten? Ich möchte das neugewählte Exekutivkomitee daher bitten, sich dieser Probleme anzunehmen. Ich würde es begrüßen, wenn hier eine Resolution ausgearbeitet würde, in der diesen Fragen besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird, und wir die jugoslawischen Organisationen zu Sektionskonferenzen

einladen würden, damit wir zur gegebenen Zeit aus derartigen Beziehungen konkreten Nutzen ziehen können.

**Z. Barash** (Seeleuterverband von Israel): Anlässlich des 60jährigen Jubiläums der ITF möchte ich die Grüße von 550.000 Mitgliedern des Gewerkschaftsbundes von Israel und insbesondere der dortigen Transportarbeiterverbände überbringen. Die internationale Solidarität im Rahmen der ITF ist für die Transportarbeiter, die dazu beitragen, Nationen, Rassen und Vertreter aller Glaubensbekenntnisse einander näherzubringen, von größter Bedeutung.

Unser Vorsitzender erklärte: „Die ITF hat sich in den 60 Jahren ihres Bestehens besonders der Wahrung des Weltfriedens gewidmet, da sie den Frieden für eines der wertvollsten Güter des Menschen hält. Noch wichtiger als der Frieden sind jedoch Gerechtigkeit, Freiheit und Würde des Menschen.“ Den energischen Bemühungen der ITF nach dem Londoner Kongreß war es zu verdanken, daß die unseren Seeleuten durch den McCarran-Akt verursachten Härten aus der Welt geschafft wurden, da viele unserer Mitglieder, die Flüchtlinge aus ihren ursprünglichen Heimatländern hinter dem Eisernen Vorhang sind, Gefahr liefen, ihren Arbeitsplatz zu verlieren. Im Namen des Seeleuterverbandes von Israel möchte ich mir, Herr Vorsitzender, gestatten, dem Sekretariat der ITF unseren aufrichtigen Dank für die in diesem Zusammenhang geleistete Arbeit auszusprechen.

Ebenso möchte ich unsere Anerkennung der von den Hafearbeitern von Liverpool ergriffenen Maßnahmen aussprechen, die bei ihren Demonstrationen gegen die Waffenlieferungen an Ägypten eine so wundervolle Solidarität an den Tag legten. Sie hatten verstanden, daß Ägypten mit dem Ankauf dieser Waffen nur ein einziges Ziel verfolgte und wußten, daß die britische Regierung ihr Prestige oder ihre Würde keineswegs dadurch erhöht hätte, wenn sie versuchte, den kommunistischen Block bei der Ermütigung des arabischen Militarismus noch zu übertreffen. Unsere Kollegen in Liverpool haben sich vom Geiste der ITF leiten lassen.

Die Augen der ganzen Welt sind jetzt auf den Mittleren Osten gerichtet. Die arabischen Staaten rund um Israel erhalten Waffenlieferungen hauptsächlich aus dem kommunistischen Block. Während die breite Masse der Arbeiterschaft ein Elendsdasein führt, konzentrieren diese Staaten ihre Energie auf die Vorbereitung eines Vernichtungskrieges gegen Israel. In Israel dagegen erhöht sich der Lebensstandard der Arbeiter dauernd durch die Bemühungen der freien Gewerkschaften. 80 Prozent der Transportarbeiter sind organisiert und kämpfen für Frieden, Gerechtigkeit und Würde des Menschen. Der Straßentransport befindet sich hauptsächlich in den Händen von Genossenschaften. Jetzt haben wir auch mit dem Einsatz von Schiffen auf genossenschaftlicher Basis begonnen.

Es ist seit jeher die stolze Tradition der Internationale der Transportarbeiter, sich am Kampf um die Freiheit der Meere und die Freiheit des Handels zu beteiligen. Aus diesem Grunde sollte der Kongreß bei der ägyptischen Regierung nachdrücklich gegen die Blockade des Suezkanals Protest einlegen. Durch diesen Willkürakt sind israelischen Seeleuten große Härten zugefügt worden.

Herr Vorsitzender, im Namen der Transportarbeiter von Israel befürworte ich nachdrücklichst die Initiative unserer finnischen Kollegen, die dem Kongreß eine wichtige Resolution vorgelegt haben. Diese Resolution ist



der Internationalen Transportarbeiter-Föderation würdig, und die Zielsetzung der Wahrung des Friedens ließe sich kaum besser oder mit größerem Nachdruck zum Ausdruck bringen, als durch eine Resolution über den Mittleren Osten.

**L. Riaza** (Spanischer Eisenbahnverband): Ich wohne einem Kongreß der ITF zum ersten Male bei, und dieser Umstand bewegt mich sehr, denn meine Anwesenheit hier ist eine direkte Folgeerscheinung des Todes meines lieben Kollegen, nämlich Trifón Gómez.

Es ist meine Pflicht, dem Kongreß der ITF die herzlichsten Grüße aller spanischen Arbeiter und insbesondere der Transportarbeiter zu überbringen und Euch daran zu erinnern, daß Spanien noch immer unter einer Diktatur zu leiden hat, die nicht mehr in die Zeit hineinpaßt, in der wir leben. Hunderte unserer Kollegen sind im Gefängnis, die das einzige „Verbrechen“ begangen haben, für die freie Gewerkschaftsbewegung zu kämpfen. Alle diejenigen, die noch in Spanien sind, erwarten von Euch, daß Ihr für sie eintretet, denn sie wissen, was Ihr bereits für sie getan habt, und was Ihr in der Zukunft für sie zu tun bereit seid. Es hätte mich sehr gefreut, wenn ich Gelegenheit gehabt hätte, mit Euch auf diesem Kongreß über berufstechnische Probleme zu sprechen, aber leider war es den spanischen Transportarbeitern nicht möglich, eine ausreichend starke Delegation zu entsenden, die in dieser Hinsicht einen konkreten Beitrag hätte leisten können. Bei uns gibt es nur einen Beruf und ein Gesetz: Die Diktatur.

Zum Abschluß möchte ich Euch allen, dem Exekutivkomitee und Kollegen O. Becu, unseren aufrichtigen Dank für die den Arbeitnehmern meines Heimatlandes gewährte moralische und materielle Unterstützung aussprechen. Wenn hier Beschlüsse über internationale Fragen gefaßt werden, bitte ich Euch, der Arbeiter Spaniens und ihrer Loyalität zur ITF zu gedenken.

**T. Yates** (Britischer Seeleuteverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! 20 Seiten des Berichtes beziehen sich auf die Tätigkeit der Seeleute. Ein Punkt verdient jedoch meines Erachtens besonderer Erwähnung auf dieser Plenarsitzung.

Zunächst möchte ich den Sonderbeauftragten der Seeleutesektion und das Sekretariat zu den in der Kampagne gegen die Schattenflaggen erzielten Fortschritten beglückwünschen. Wenn uns auch diese immer größeren Umfang annehmende Drohung in einer Zeit der Vollbeschäftigung nicht allzu viele Sorgen bereitet haben mag, werden wir ihre Auswirkungen gewiß zu spüren bekommen, wenn sich in den wichtigen maritimen Ländern jemals eine Depression bemerkbar macht.

1939 waren in Panama, Liberia und Costa Rica weniger als 1.000.000 Tonnen eingetragen. Jetzt sind es 10.000.000. Die Gründe sind wahrscheinlich jedermann hier bekannt. In erster Linie handelt es sich darum, der Besteuerung in den maritimen Ländern aus dem Wege zu gehen. In gewissen Fällen ist der Zweck eine Unterschreitung der Sicherheitsnormen und auch, um auf Kosten des Personals das Niveau der Heuern und Arbeitsbedingungen senken zu können. Bisher haben sich die Reeder und Regierungen gefürchtet, dieses Problem in Angriff zu nehmen, und wo immer die Seeleute es auf nationaler Ebene und im Rahmen der IAO zur Sprache gebracht haben, sind sie in den Verdacht der Flaggendiskriminierung

geraten. In der letzten Zeit beginnen die Reeder in den maritimen Ländern sich jedoch Sorgen zu machen, da die neu gebaute Tonnage, ungefähr 4.000.000 bis 5.000.000 Tonnen, in einer Zeit der Depression den besten Schiffen erfolgreich Konkurrenz machen kann.

Die Seeleutesektion wird ohne Zweifel beschließen, welche Taktik die ITF in der nahen Zukunft anwenden soll. Ich habe mich in der Plenarsitzung jedoch vor allem deswegen zum Wort gemeldet, weil ich unserer Hafentarbeitersektion und den Transportarbeitern in Europa, besonders in Skandinavien, und auch den Mitgliedsverbänden der Seeleute in den USA — die SUP an der Westküste Amerikas und letzthin auch die Gewerkschaften in New York — für die erfolgreiche Aufstellung einer Streikpostenkette um die „Olympia“ danken möchte.

Ich hoffe, daß die Hafentarbeiter sich anlässlich unserer gemeinsamen Konferenz später, im Laufe dieser Woche, Rechenschaft darüber ablegen können, daß ihr Beistand in der nahen Zukunft von noch größerer Bedeutung sein wird als je zuvor. Ich möchte hier auch erwähnen, daß es der Hafentarbeitersektion in Großbritannien infolge der in Cardiff und Glasgow ergriffenen Maßnahmen gelungen ist, die Nachzahlung von Heuern in beträchtlicher Höhe sowie die Heimschaffung von griechischen Seeleuten durchzusetzen, die von den griechischen Reedern in New York ausgebootet worden waren.

Acht Jahre sind vergangen, seit Kollege Lundeborg in Oslo einen Boykott beantragt, und da wir nicht so rasch handeln konnten, wie wir es gern getan hätten, ist es den Seeleuten und Hafentarbeitern nicht möglich gewesen, sich dieses Problems auf wirksame Weise anzunehmen. Hauptsächlich aus diesem Grunde möchte ich die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß unsere Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter uns weiterhin den Beistand gewähren werden, dem der Erfolg der Bemühungen der Sondersektion der Seeleute zu verdanken ist. Meines Erachtens ist auch die Zeit gekommen, unserer Sektion die vom Sonderbeauftragten geleistete Arbeit und die Mittel, die dank seiner Bemühungen der Wohlfahrtskasse der Seeleute zugeflossen sind, in vollem Umfange zur Kenntnis zu bringen.

Herr Vorsitzender, ich habe die Bedeutung dieser Frage nicht übertrieben und hoffe, daß unsere Hafentarbeiterkollegen uns bei der Behandlung dieses Problems auf der gemeinsamen Konferenz den Beistand zusichern werden, den sie uns in den vergangenen drei oder vier Jahren gewährt haben.

**Der Vorsitzende:** Kollege Becu möchte eine Verlautbarung machen.

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender, ich sehe mich veranlaßt, zum letztenmal an die Kandidaten für den Resolutionsausschuß das dringende Ersuchen zu richten, ihre Namen einzuhändigen. Bisher haben wir nur die Nominierungen für Belgien, Frankreich, die Niederlande und die USA erhalten. Wir erwarten noch vor 12 Uhr die Nominierungen der Vertreter Österreichs, Finnlands, Deutschlands, Großbritanniens, Indiens, Japans sowie der afrikanischen und skandinavischen Gruppe. Da vor der auf morgen anberaumten Sitzung des Resolutionsausschusses keine weitere Plenarsitzung stattfindet, benötigen wir diese Nominierungen unbedingt heute, damit sie vom Kongreß bestätigt werden können.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege Pequeño.

**S. de A. Pequeño** (Brasilianische Transportarbeiter-Föderation): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich hätte nicht noch einmal das Wort ergriffen,

wenn nicht der Vertreter Kubas einen Antrag gestellt hätte. Ich beziehe mich dabei auf die Resolution, in der ein Boykott der Dominikanischen Republik beantragt wird. *(Es handelt sich hier um eine vom Kongreß des kubanischen Gewerkschaftsbundes angenommene Resolution, die an den IBFG, die ITF und weitere internationale Organisationen der Arbeitnehmer gerichtet ist.)*

Kollegen, Ihr seid sehr weit entfernt von unserem lateinamerikanischen Kontinent. Einigen von Euch ist bekannt, was eine Diktatur bedeutet, andere wieder wissen, was die Besetzung durch eine ausländische Macht für ein Land bedeutet und was es für ein Volk bedeutet, um die Demokratie kämpfen zu müssen. Ihr seid alle genauso wie ich für den Kampf gegen die Diktatur, einerlei, ob es sich um eine Rechts- oder eine Linksdiktatur handelt. Aus diesem Grunde muß sich der Kongreß mit den furchtbaren Ereignissen in der Dominikanischen Republik beschäftigen.

Trujillo ist seit seiner Machtergreifung 1938 Präsident der Dominikanischen Republik. Im Februar jenes Jahres war er bereits absoluter Diktator und sein despotisches Regime ist seither durch wirtschaftliche Ausbeutung und politische Sklaverei gekennzeichnet. In der gleichen Zeit hat Trujillo eine ganze Reihe von Maßnahmen gegen die Arbeiterschaft ergriffen.

1930 hatte der Gewerkschaftsbund, der wohl erst kurz vorher gegründet worden war, jedoch bereits auf eine glänzende Tradition des Kampfes für die Arbeiterklasse und politische Freiheit zurückblicken konnte, in der Hauptstadt des Landes eine Demonstration organisiert. Als Vergeltungsmaßnahme legte Trujillo den Arbeitern eine ganze Reihe von hohen Steuern auf. Da ihre Entlohnung ohnedies äußerst niedrig ist, müssen sie doppelt leiden. Trujillo hat in verschiedenen Teilen des Landes Strafkolonien eingerichtet, die sich durch nichts von den Konzentrations- und Zwangsarbeitslagern hinter dem Eisernen Vorhang unterscheiden. Durch die Errichtung von Monopolen für fast alle Güter des täglichen Verbrauchs ist er auch auf ganz einfache Weise ein Großindustrieller geworden. Einzelheiten der Verbrechen, die er begangen hat, nicht nur in seinem eigenen Lande, wo Arbeiter und Gewerkschaftsführer ermordet worden sind, sondern auch im Auslande, haben wir bereits vernommen. In diesem Zusammenhang hat der IBFG beim Ausschuß der IAO für Gewerkschaftsfreiheit eine Beschwerde erhoben.

Kollegen, die ITF kann sich in Anbetracht ihres internationalen Prestiges dem Appell der Arbeiter der Dominikanischen Republik um Beistand nicht verschließen. Aber das ist noch nicht alles. In Venezuela herrscht seit Jahren eine Diktatur. 400 Gewerkschaftsführer, die ohne jegliche Gerichtsverhandlung verhaftet wurden, schmachten im Gefängnis. Wir hoffen übrigens, daß der Verwaltungsrat des IAA anlässlich seiner Novembersession diese Maßnahmen der Regierung Venezuelas öffentlich anprangern wird.

Aus diesem Grunde habe ich neuerdings um das Wort gebeten. Dabei legt Trujillo eine höchst zynische Haltung an den Tag. Er leistete es sich sogar, eine Untersuchungskommission einzuladen, nachher aber stellte sich heraus, daß ihr die Einreise verweigert werden würde. Ein britischer Gewerkschafter, George Woodcock, der Santo Domingo besuchte, erklärte: „Ich bin überzeugt, daß der Gewerkschaftsbund von Santo Domingo unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht als freie, unabhängige Gewerkschafts-

organisation bezeichnet werden kann. Aus den wenigen Feststellung, die ich habe machen können, ist es mir wohl nicht möglich, eine absolut definitive Erklärung über den wahren Charakter der dortigen Gewerkschaftsbewegung abzugeben, aber — soweit ich es beurteilen kann — muß die Gewerkschaftsbewegung dieses Landes lediglich als Werkzeug in den Händen des Diktators betrachtet werden.“ Ich schließe mich der Auffassung des Kollegen Woodcock an, da dies — soweit sich beurteilen läßt — der tatsächliche Sachverhalt ist.

Kollegen, ich habe Eure Zeit in Anspruch genommen, um die Bedeutung dieses Problems zu unterstreichen. Ich möchte Eure Geduld nicht auf eine allzu harte Probe stellen, sondern lediglich darauf hinweisen, daß Euch ein Schriftstück vorliegt (herausgegeben vom kubanischen Gewerkschaftsbund), das Einzelheiten der von Trujillo begangenen Verbrechen enthält. Es wäre unvereinbar mit der Ehre der ITF und unvereinbar mit den demokratischen Grundsätzen unserer Organisation, wenn der Kongreß nicht rückhaltlos den gegen den Diktator Trujillo gerichteten Boykott der Dominikanischen Republik befürwortete.

**Der Vorsitzende:** Kollege Kummernuss!

**A. Kummernuss** (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Herr Präsident! Liebe Freunde! Ich danke dem Kollegen Christensson aus Schweden, daß er die Frage der jugoslawischen Gewerkschaften angesprochen hat. Bevor ich einiges wenigens zu der Frage der jugoslawischen Gewerkschaftsbewegung sage, möchte ich mich, sofern es notwendig ist, vorstellen.

Ich habe mich im Jahre 1933 — und hier sitzt ein Kronzeuge, Kollege Oldenburg — sofort für die illegale Arbeit mit der ITF zur Verfügung gestellt bis zum Tage meiner Verhaftung. Ich habe einige Jahre in deutschen Konzentrationslagern und in Gefängnissen gesessen und stehe nicht im Verdacht, daß ich irgendeiner Diktatur, sie möge aussehen wie sie will, das Wort reden möchte. Die Erlebnisse sind zu hart, die Folgen zu schwer gewesen, nicht nur für Deutschland, sondern für die ganze Welt, als daß von uns jemand erwarten könnte, daß wir irgendeiner Diktatur das Wort reden möchten.

Wenn ich an die Worte denke, die gestern und heute gegen den Kommunismus, gegen Rußland, gefallen sind, dann glaube ich, daß wir einiges versäumt haben im Kampf gegen den Kommunismus, und das ist die Frage der Unterstützung der jugoslawischen Gewerkschaften, seitdem sie sich endgültig vom Weltgewerkschaftsbund getrennt haben und auch keine politische Verbindung irgendeiner Art haben.

Ich bin immer wieder erstaunt, daß auf allen jugoslawischen Gewerkschaftskongressen, die vom jugoslawischen Gewerkschaftsbund einberufen werden, die Vertreter fast aller europäischen Gewerkschaftsbünde vertreten sind. Ich freue mich, daß es so ist, aber ich sehe leider noch keine Auswirkung. Ich habe Verständnis dafür, wenn unsere Freunde vom Internationalen Bund der Freien Gewerkschaften vorsichtig sind — das sollen sie sein —, aber die Frage ist doch die, ob es nicht an der Zeit ist, unsere Stellung gegenüber den jugoslawischen Gewerkschaften zu überprüfen.

Ich bin im Laufe von drei Jahren dreimal in Jugoslawien auf Kongressen gewesen, und, Freunde, die Diskussion, die dort geführt wird, ist nicht

weniger frei wie bei uns. Sie wird so offen und so ehrlich geführt, und zwar von Leuten aus den Betrieben, daß wir uns darüber nur freuen können. Die Wahlen für die Vorstände, die dort vorgenommen werden, sind so frei wie bei uns.

Ich habe Betriebe besucht und festgestellt, daß in einzelnen Betrieben nur bis zu 20 und 25 Prozent der dort Beschäftigten Mitglieder der Gewerkschaft sind, ein Zeichen, daß die Mitgliedschaft zur Gewerkschaft in Jugoslawien frei ist. Es wird dort kein Zwang ausgeübt.

Es mag uns manches an dem politischen System dort nicht gefallen — mir gefällt sicherlich auch einiges nicht —, aber für mich ist entscheidend, ob dort eine Gewerkschaftsbewegung vorhanden ist, die wir als frei ansprechen können, wo die Mitglieder frei entscheiden können, wie es ihnen gefällt, wo sie wählen können, wen sie wollen, ob sie einen Parteigliedern wählen wollen oder jemanden, der nicht in der Partei ist. Und das ist für mich das entscheidende.

Ich will hier keinen Antrag stellen, ich möchte nur, daß wir es endlich einmal schaffen, ernsthaft zu prüfen, ob unsere bisherige Stellungnahme gegenüber den jugoslawischen Gewerkschaften aufrechterhalten werden kann oder nicht. Und wenn wir das in aller Offenheit und Freundschaft tun, glaube ich, daß wir unsere bisherige Stellungnahme revidieren müssen.

Und weil ich nun schon einmal das Wort habe, verehrte Freunde — und Du, Herr Präsident, wirst es mir erlauben —, will ich auch noch einige wenige Worte sagen über etwas, was nicht im Geschäftsbericht steht, und das ist die Frage der Jugendarbeit. Es steht im Bericht nichts darüber drinnen, und ich bin der Meinung, es wäre an der Zeit, daß wir als Gewerkschaftler, auch international gesehen, uns mehr mit der Frage der Jugend beschäftigen.

Wenn alles richtig ist — und es ist alles richtig —, was in politischer Beziehung in diesen beiden Tagen hier gesagt worden ist: Können wir uns aber, Freunde, auf unseren ITF-Kongressen lediglich und immer nur mit unseren Berufsfragen beschäftigen? Berufsfragen sind wichtig, darum sind wir hier. Aber wie können wir über Berufsfragen diskutieren, wenn die jungen Menschen, wenn der junge Nachwuchs nicht ideologisch zur Gewerkschaftsbewegung herangeführt wird? Ich weiß, in einzelnen Ländern, in nationalen Gewerkschaften wird ungeheuer viel in dieser Frage getan, und ich darf aus unserer Erfahrung, die wir in Deutschland gemacht haben mit internationalen Jugendlagern, sagen, daß es für mich immer erhebend ist, wenn diesen jungen Menschen, die nach einem vierzehntägigen Lehrgang wieder nach Italien, England, Schweiz, Holland, Skandinavien zurückkehren, Tränen in den Augen stehen und sie sagen: Warum sehen wir uns nicht mehr, warum tauschen wir unsere Gedanken nicht mehr aus, um politisch zu wirken, um das zu verhindern, was einmal in der Welt gewesen ist?

Der Wille ist vorhanden bei der Jugend, bei der Jugend der ganzen Welt. Wir haben nur diesen Willen aufzufangen und ich will hoffen, daß, wenn wir in Zukunft wieder hier zusammentreffen und dieses Problem in seiner ganzen Tiefe gesehen haben, wir erkennen: Friede und Freiheit können in der Welt nur bestehen, wenn wir Älteren die Jugend an der Hand nehmen und sie in unserem sozialistischen Sinn erziehen, um sie zu Freiheitskämpfern zu machen, damit wir nicht noch einmal erleben, daß die Gol-

dene Internationale über die Arbeiterinternationale triumphiert! (Lebhafter Beifall.)

**V. Conde** (Verband des Personals der Zivilluftfahrt von Kolumbien): Ich überbringe Euch die Grüße des Personals der Zivilluftfahrt meines Landes, eines noch verhältnismäßig jungen Landes, das morgen sein 146-jähriges Jubiläum seiner Unabhängigkeit feiert. Gegenwärtig ist unsere Organisation die einzige unseres Landes, die der ITF angehört. Wir haben seit 1941 ein riesiges Arbeitspensum bewältigt, und ich möchte ganz kurz auf einige unserer Errungenschaften hinweisen:

Zu einer Zeit als z. B. die Piloten in einer Reihe von Ländern noch immer 95 Flugstunden im Monat zu leisten hatten, gelang es uns, diese Arbeitszeit auf 80 Flugstunden herabzusetzen. Vor kurzem konnten wir auch mit AVIANCA einen Vertrag abschließen, der Erhöhungen der Löhne und Gehälter, eine Verkürzung der Arbeitszeit und der Flugzeit auf internationalen Kursen beinhaltet.

Unsere Organisation in Bogotá, der Hauptstadt unseres Landes, ist bereit, der ITF alle erforderlichen Hilfsquellen zur Verfügung zu stellen, um es ihr zu ermöglichen, in Kolumbien wirksame Arbeit zu leisten. In diesem Zusammenhang möchte ich die außerordentlich wirkungsvolle Arbeit hervorheben, die Kollege Lorenzo Martínez von Mexiko aus leistet, der — wie ich bereits aus früheren Anlässen erwähnt habe — einer der Tüchtigsten auf diesem Gebiete in Lateinamerika ist.

Unser Land hat viele schwierige Zeiten durchmachen müssen. Bis 1953 war der Diktator Gómez an der Macht, aber in jenem Jahre kam es zur Machtübernahme der Armee, und nun besitzen wir wieder volle Handlungsfreiheit.

Was die spezifischen Probleme der Zivilluftfahrt wie z. B. die Beschäftigung in doppelter Eigenschaft betrifft, sehen wir uns den gleichen Schwierigkeiten gegenüber. Aus diesem Grunde möchte ich vorschlagen, daß das Exekutivkomitee Vorkehrungen für Besprechungen zwischen der ITF und der IATA treffen möge, um zu versuchen, zu einer Regelung dieser Frage im Rahmen der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt zu gelangen.

Kollegen, ich möchte die kostbare Zeit des Kongresses nicht weiterhin in Anspruch nehmen, um die vielen von unseren Kollegen aus Brasilien und Kuba zugunsten der beantragten Resolution über den Boykott der Dominikanischen Republik angeführten Argumente zu wiederholen. Ich möchte jedoch betonen, daß wir als Arbeitnehmer nicht nur für ein auf Gerechtigkeit beruhendes Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern kämpfen müssen, sondern auch für die gleichen Verhältnisse zwischen Regierungen und Arbeitnehmern. Unseres Erachtens muß die Gewerkschaftsbewegung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln die Diktaturen bekämpfen, die in den Ländern Lateinamerikas errichtet worden sind.

**A. Kazakos** (Griechische Seeleute-Föderation): Kollegen, im Namen der griechischen Delegation möchte ich die ITF zu ihrer konstruktiven Arbeit in den Jahren 1954 und 1955, wie sie sich im Bericht des Sekretariats widerspiegelt, auf das herzlichste beglückwünschen. Insbesondere danke ich im Namen der griechischen Seeleute-Föderation der Sondersektion der Seeleute für ihre Bemühungen und beglückwünsche sie zu den sehr posi-

tiven Resultaten, die sie erzielt hat. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Tätigkeit des Kollegen Lawrence White und die Rolle zu erwähnen, die er bei der Entwicklung der Tätigkeit dieser Sektion gespielt hat. So wurde z. B. in New York, dank der Tätigkeit der ITF und der Unterstützung von seiten der amerikanischen Gewerkschaften, die unter der Flagge Liberians eingesetzte „Olympia“ gezwungen, einen Vertrag zu unterzeichnen, der eine zehnpromzentige Erhöhung der Heuern vorsieht sowie die Verpflichtung, die von der ITF festgelegte Politik vollinhaltlich zu befolgen. Diese erfolgreiche Aktion folgte auf einen Streik der griechischen Seeleute-Föderation in Piräus.

Die griechische Delegation befürwortet nachdrücklichst den Antrag unseres tunesischen Kollegen, daß der Kongreß gegen die Unterdrückung der freien Gewerkschaftsbewegung in Algerien Protest einlegen solle. Gleichzeitig sollte aber meines Erachtens dieser Protest mit einem zweiten gegen die Verfolgung freier Gewerkschafter in Zypern verbunden werden. Gemäß einer Erklärung eines Delegierten der britischen Regierung auf der 39. Session der Internationalen Arbeitskonferenz sind 112 zypriotische Gewerkschafter, darunter der Generalsekretär des Gewerkschaftsbundes, Kollege Pisas, der dem Vorstand des IBFG angehört, verhaftet worden und befinden sich in Gefängnissen oder Konzentrationslagern, ohne daß gegen sie irgendwelche definitiven Anklagen erhoben worden wären. Aus diesem Anlaß möchten wir den britischen Gewerkschaften unseren herzlichsten Dank für die von ihnen angenommene Resolution zugunsten der Unabhängigkeit der Bevölkerung Zyperns aussprechen sowie dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, dessen Präsident unser Generalsekretär O. Becu ist, für die von ihm unternommenen Schritte, durch die die Entlassung zypriotischer Gewerkschafter und Patrioten aus der Haft ermöglicht wurde.

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! Nach einem Studium des Tätigkeitsberichtes über die letzten zwei Jahre glaube ich, daß die Mitgliedsverbände der ITF alle Ursache haben, dem Sekretariat für die von ihm geleistete ausgezeichnete Arbeit ihren Dank auszusprechen. Dies trifft nicht nur auf die Tätigkeit in den sogenannten wirtschaftlich unterentwickelten Ländern zu, sondern auch auf die industrialisierten Länder Europas und Nordamerikas. Dem Geist der ITF ist es zu verdanken, daß dem Personal der Zivilluftfahrt Nordamerikas Beistand angeboten werden konnte. Ebenso ist der ITF der Erfolg zu verdanken, der im Zusammenhang mit den den im Exil lebenden polnischen Seeleuten geschuldeten Kriegsdienstzulagen erzielt werden konnte. Hier handelt es sich nur um zwei Beispiele erfolgreicher Interventionen unserer Föderation. Vielleicht darf ich noch hinzufügen, daß es die ITF ist, der es schließlich gelungen ist, die IAO zur Ernennung eines Sachverständigenausschusses für Angelegenheiten der Hochseefischer zu bewegen. In diesem Zusammenhang möchte ich das Sekretariat bitten, die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, damit es uns auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 endlich möglich sein werde, soziale Probleme der Fischer zu besprechen.

Auch die Hafentarbeiter sind nicht vergessen worden, und abgesehen von den Konferenzen, die in den beiden vergangenen Jahren veranstaltet worden sind, wurde bereits ein Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen eingesetzt und ein zweiter wird seine Arbeit am Ende des laufenden Jahres beginnen.

Was die Beziehungen zur IAO betrifft, glaube ich, daß die Frage der Tagungen der Industrieausschüsse einer Prüfung bedarf, und dieses Problem wird — soweit mir bekannt ist — von unserer Organisation anlässlich der gemeinsamen Konferenz der Ausschüsse der Sektion der Eisenbahner und Arbeiter im Straßentransport zur Sprache gebracht werden. Der Großteil der Mittel der ITF und der Zeit des Generalsekretärs und seines Personals ist der regionalen Tätigkeit gewidmet worden. Dazu darf ich ihn im Namen unserer Organisation nur beglückwünschen. Hier ist ausgezeichnete Arbeit geleistet worden, die nicht nur fortgesetzt, sondern intensiviert werden sollte. Dazu ist naturgemäß mehr Geld erforderlich, und aus diesem Grunde haben wir eine Resolution eingereicht, in der eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge verlangt wird. Alle Transportarbeiter müssen sich der Tatsache bewußt sein, daß die ITF nicht nur für eine Hebung des Lebensstandards ihrer Mitglieder kämpft, sondern daß sie auch an vorderster Front des Kampfes für Freiheit und Frieden steht. Ich bin überzeugt, daß wir in diesem Kampf siegen werden, wenn wir alle geeint vorgehen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich glaube, Freund Dekeyzer hat mich mißverstanden. Ich habe gewünscht, daß er den Bericht der Mandatsprüfungskommission erstattet. Ist er noch nicht fertig?

Freund Becu wird nunmehr die Zusammensetzung des Resolutionsausschusses bekanntgeben.

**Der Generalsekretär** gibt daraufhin die folgenden vom Kongreß gebilligten Nominierungen der Mitglieder des Resolutionsausschusses bekannt:

Afrika	<i>L. Agonsi</i>
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>
Deutschland	<i>A. Nicolaisen, W. Kiesel</i>
Finnland	<i>N. Wälläri</i>
Frankreich	<i>F. Laurent</i>
Großbritannien	<i>H. Tanner, H. Joyce</i>
Indien	<i>J. Soares</i>
Japan	<i>I. Nonoyama</i>
Lateinamerika	<i>S. Pequeno, W. Moreno</i>
Österreich	<i>A. Thaler</i>
Skandinavien	<i>J. Jensen, S. Klinga</i>
USA	<i>G. Harrison, J. Horst</i>

**Vorsitzender Jahn:** Freunde! Damit sind wir am Ende der heutigen Tagung angelangt. Der Kongreß beginnt wieder am Samstag, pünktlich 9 Uhr des Morgens.

Der Kongreß ist vertagt bis Samstagmorgen, 9 Uhr.

**Schluß der Sitzung: 12.03 Uhr.**

*Samstag, 21. Juli 1956*

#### VORMITTAGSSITZUNG

**Änderungen der Satzungen der ITF — Bericht des Mandatsprüfungsausschusses — Finanzbericht — Mitgliedsbeiträge.**

**Wiederaufnahme der Beratungen: 9.05 Uhr.**

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß ist wieder eröffnet. Ich hoffe, alle Kollegen haben den gestrigen Tag und die Gastfreundschaft des Herrn Bür-



germeisters gut überstanden. (Heiterkeit.) Wir danken auch von dieser Stelle nochmals für seinen Empfang von gestern abend.

Bevor wir in die Tagesordnung eingehen die Mitteilung, daß Freund Leuenberger, der Vorsitzende des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, der ITF ein Präsent in Gestalt eines Bildes übergeben hat. Wir danken Freund Leuenberger recht herzlich für seine Gabe. (Beifall.) Dieses Bild wird zum Andenken an diesen Kongreß immer in den Räumen der ITF in London aufbewahrt werden. Das Bild stellt den Rotterdamer Hafen dar.

Es sind nun einige Telegramme eingelangt, die Freund Becu dem Kongreß zur Mitteilung bringen wird. Darf ich bitten.

**Der Generalsekretär** verliest ein Telegramm von Kollege Michael Quill, amerikanischer Transportarbeiterverband, in dem er sein Bedauern darüber zum Ausdruck bringt, daß er infolge der Entlassungen von Eisenbahnern, die durch einen landesweiten Streik verursacht wurden, erst mit einiger Verspätung eintreffen kann. Ferner ist ein Begrüßungstelegramm des Seeleuteverbandes von Reykjavik eingelangt.

**Vorsitzender Jahn:** Wir danken für die freundlichen Grüße.

Ich mache darauf aufmerksam, daß ich der Auffassung bin, daß wir den **Punkt 5** der Tagesordnung am kommenden **Dienstag** zum Abschluß bringen sollten. — Ist der Kongreß damit einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch. Das ist so **beschlossen**.

Dann kommen wir jetzt zu **Punkt 6** der Tagesordnung:

#### **Änderungen der Satzungen der ITF**

Hierzu wird der Generalsekretär, Freund Becu, die einleitenden Worte sprechen. Ich darf ihn ums Wort bitten. Die Delegierten bitte ich, das Dokument C-3 als Unterlage für die Diskussion zur Hand zu nehmen. Freund Becu hat das Wort.

**Der Generalsekretär:** Der Vorsitzende wünscht, daß jeder Antrag separat diskutiert werden soll. Ihr habt fünf Anträge vor Euch, die sich auf Änderungen der Satzungen beziehen. Ich möchte nur eine Bemerkung machen, um etwas klarzustellen, das aus den Euch vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig hervorgeht und das meines Erachtens von Bedeutung ist, nämlich der Umstand, daß das Exekutivkomitee alle diese Anträge einstimmig gebilligt hat.

Was den ersten Antrag über die Stimmenzahl betrifft, der das Ergebnis von Beratungen auf dem Londoner Kongreß darstellt und sich auf eine Anregung des damaligen Mandatsprüfungsausschusses stützt, ist zu bemerken, daß das Exekutivkomitee diese Anregung sehr eingehend geprüft hat. Der Ausschuß war jedoch infolge der komplizierten Probleme, die mit diesem Aspekt verbunden waren, nicht in der Lage, dem Kongreß einen genau umschriebenen Antrag zu unterbreiten. Anlässlich des Kongresses 1954 hatten weder der Mandatsprüfungsausschuß noch irgendeiner unserer Mitgliedsverbände dem Exekutivkomitee irgendwelche diesbezügliche Anträge vorgelegt.

Das Exekutivkomitee hat Euch eine Empfehlung vorgelegt. In der beantragt wird, die Satzungen so lange unverändert zu lassen, bis eine realistischere Lösung gefunden werden kann. Außerdem vertrat es die

Meinung, daß die an dieser Frage interessierten Organisationen versuchen sollten, einen Vorschlag zu unterbreiten, der sich in die Tat umsetzen ließe, daß diese sehr wichtige Frage jedoch nach der Errichtung von regionalen Organisationen wahrscheinlich auf regionaler Grundlage besprochen werden würde. Sollten inzwischen jedoch Vorschläge gemacht werden, würden sie selbstverständlich vom Exekutivkomitee sorgfältig geprüft werden.

**Vorsitzender Jahn:** Wir haben die Ausführungen des Kollegen Becu gehört. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer dafür ist, daß der alte Zustand wie bisher so lange aufrecht bleibt, bis eine neue Lösung gefunden ist, die den Tatsachen entspricht, den bitte ich, dafür zu stimmen. Wer mit dem Vorschlag einverstanden ist, den bitte ich, die Hand hochzuheben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltung? — Der Vorschlag des Exekutivkomitees ist **einstimmig gebilligt**.

Ich bitte Kollegen Becu fortzufahren.

**Der Generalsekretär:** Der zweite Vorschlag betrifft die Vertretung durch eine andere Delegation. Herr Vorsitzender, ich glaube nicht, daß ich zum Bericht etwas hinzuzufügen habe. Sein Wortlaut ist so klar wie nur möglich und weitere Komplikationen in diesem Zusammenhang bestehen nicht.

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß hat darüber zu befinden, ob der derzeitige Zustand aufrechterhalten bleiben soll.

Wer mit diesem Vorschlag des Exekutivkomitees einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltung? — Auch dieser Vorschlag des Exekutivkomitees ist **einstimmig gebilligt**.

Ich bitte den Generalsekretär Becu, den nächsten Punkt zu erläutern.

**Der Generalsekretär:** Ich möchte vorschlagen, daß wir uns nun mit dem Antrag über den Generalrat beschäftigen.

Ich mache diesen Vorschlag deshalb, weil er in direktem Zusammenhang mit dem Antrag steht, der sich auf das Exekutivkomitee bezieht. Euer Exekutivkomitee ist der Auffassung, daß eine Änderung der Zusammensetzung des Exekutivkomitees dem Kongreß nur dann vorgeschlagen werden kann, wenn der Vorschlag über die Zusammensetzung des Generalrats angenommen wird, nämlich, daß die Satzungen der ITF nicht mehr vorsehen sollten, daß der Generalrat zwischen zwei Kongressen zusammenzutreten **müsse**. Aus den bisherigen Erfahrungen läßt sich nach Auffassung des Exekutivkomitees der Schluß ziehen, daß Sitzungen des Generalrats zwischen zwei Kongressen nicht immer gerechtfertigt sind. Es besteht die Möglichkeit, daß keine wichtigen Probleme zur Debatte stehen, gleichzeitig aber bedeutet eine derartige Sitzung des Generalrats eine sehr schwere finanzielle Belastung unserer Internationale. Das Exekutivkomitee hofft, daß der Kongreß sich mit dem Vorschlag einverstanden erklären wird, daß keinerlei Verpflichtung zur Einberufung einer Sitzung des Generalrats zwischen zwei Kongressen bestehen solle, sondern daß das Exekutivkomitee nach eigenem Ermessen eine derartige Sitzung einberufen könne, falls es sie für notwendig erachtet. Mit anderen Worten, wenn Ihr diesen Vorschlag gutheißt, könnte die Zahl der Mitglieder des Exekutivkomitees erhöht werden, wie es der diesbezügliche Antrag vorsieht.

**Vorsitzender Jahn:** Wird hierzu das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer mit dem Vorschlag des Exekutivkomitees einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Ich danke. — Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Der Vorschlag des Exekutivkomitees ist **gegen vier Stimmen akzeptiert.**

Ich bitte den Kollegen Becu, fortzufahren.

**Der Generalsekretär:** Das Exekutivkomitee beschäftigt sich seit längerer Zeit mit der Frage der Erhöhung der Zahl seiner Mitglieder, aus dem sehr einfachen, aber wichtigen Grunde, daß das Exekutivkomitee aus Vertretern aller Weltteile bestehen sollte, in denen die ITF Mitgliedsorganisationen aufweist. Der derzeit geltende einschlägige Wortlaut der Satzungen ist der gleiche wie vor dem Kriege, das heißt zu einer Zeit, wo die ITF überwiegend aus europäischen Organisationen bestand. In Anbetracht der überaus raschen Entwicklung unserer Internationale nach dem Kriege und des Umstandes, daß aus ihr eine wirklich weltweite Organisation geworden ist, vertritt das Exekutivkomitee jedoch sehr nachdrücklich die Auffassung, daß ihm auch Kollegen aus diesen übrigen Weltteilen angehören sollten.

Nachdem Übereinstimmung über diesen Grundsatz erzielt worden war, mußten die Möglichkeiten einer Verwirklichung dieses Gedankens erwogen werden. Das war keineswegs einfach. Selbst die Lösung, die nunmehr vorgeschlagen wird, ist in gewissem Umfange nur eine provisorische. Der Grund dafür ist in der Tatsache zu suchen, daß das Exekutivkomitee es nicht für möglich erachtet, den Mitgliedsorganisationen in den verschiedenen Ländern zu gestatten, sich selber zu nominieren oder dem Kongreß Namen vorzuschlagen. Wie Ihr festgestellt haben werdet, sind nur sehr wenige Organisationen aus drei Weltteilen, nämlich Asien, Afrika und Lateinamerika, finanziell in der Lage, Delegierte zu den Kongressen zu entsenden, und es wäre nach Ansicht des Exekutivkomitees nicht angezeigt, Nominierungen dem Ermessen der wenigen Vertreter dieser Weltteile zu überlassen, denen es von Zeit zu Zeit möglich ist, dem Kongreß beizuwohnen.

Diese Schwierigkeiten würden auch nicht auftreten, wenn die regionalen Organisationen ihre Tätigkeit bereits aufgenommen hätten, da sie im eigenen Rahmen noch vor dem Kongreß ihre Vertretung im Exekutivkomitee besprechen und in gewissem Umfange die erforderlichen Nominierungen vornehmen könnten, die der Kongreß sodann zu prüfen hätte. Wie Ihr wißt, kann von einem einwandfreien Funktionieren unserer regionalen Organisationen jedoch noch keineswegs die Rede sein und es wird noch beträchtliche Zeit dauern, bis dieses Stadium erreicht ist. Das Exekutivkomitee war jedoch der Auffassung, daß wir mit einer Vertretung dieser übrigen Weltteile im Exekutivkomitee nicht länger warten sollten. Aus diesem Grunde konnte das Exekutivkomitee keinen anderen Vorschlag machen, als Kollegen aus diesen Weltteilen in das Exekutivkomitee zu kooptieren, wobei diese Kooptierung durch die auf dem Kongreß gewählten Mitglieder des Exekutivkomitees zu erfolgen hätte.

Der Vorschlag besteht daher darin, daß die Zahl der Mitglieder des Exekutivkomitees um höchstens vier Mitglieder erhöht werden sollte. Die Zahl wurde gewählt, um der Zahl der Weltteile Rechnung zu tragen, die bisher noch nicht im Exekutivkomitee vertreten sind. Möglicherweise wird das Exekutivkomitee zu der Schlußfolgerung gelangen, daß drei ge-

nügen würden, aber wir möchten trotzdem die Zahl auf vier erhöhen. Was die neugewählten Mitglieder des Exekutivkomitees von der beantragten Vorgangsweise des Kooptierens halten werden, läßt sich noch nicht voraussagen. Das gegenwärtige Exekutivkomitee schlägt jedoch vor, daß diese Mitglieder nur im Einvernehmen mit den Mitgliedsverbänden in den betreffenden Weltteilen kooptiert werden sollten. Mit anderen Worten, ihre Auswahl sollte nicht zur Gänze dem Gutdünken des Exekutivkomitees überlassen bleiben. Die Mitgliedsverbände in den betreffenden Ländern sollten dabei sehr viel mitzureden haben.

**Vorsitzender Jahn:** Wird hierzu das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer mit dem Vorschlag des Exekutivkomitees einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Bitte um die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Der Vorschlag ist bei **drei Stimmenenthaltungen gebilligt.** Kollege Agonsi!

**L. Agonsi** (Vereinigung des technischen Personals der Eisenbahnen von Nigeria): Herr Vorsitzender und Kollegen: Ich bin mit dem Antrag des Exekutivkomitees durchaus einverstanden, möchte jedoch den Kongreß bitten zu erwägen, ob die Worte „und nach Ermessen“ in dem Antrag nicht gestrichen werden könnten.

Ich will damit nicht sagen, daß dieses Ermessen nicht in kluger Weise gehandhabt würde, aber wir haben mit Ermessensentscheiden von Regierungen unangenehme Erfahrungen gemacht, und ich bitte daher den Kongreß, diese Worte zu streichen.

**Der Generalsekretär:** Wenn ich Kollegen Agonsi richtig verstanden habe, möchte er die Worte „und nach Ermessen“ aus der Empfehlung streichen, die dann lauten würde: „Das Exekutivkomitee ist um höchstens 4 Mitglieder zu vergrößern, die den entsprechenden Gebieten zu entnehmen sind und durch geheime Wahl kooptiert werden sollen.“ Ist das richtig? (*Allgemeine Zustimmung.*) Gut, wir können diesen Vorschlag in dieser Fassung bestehen lassen.

**Vorsitzender Jahn:** Ist der Kongreß mit diesem Vorschlag einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch... (Barash meldet sich zum Wort.)

**Z. Barash** (Seeleuterverband von Israel): Ich schlage vor, daß die Kooptierung durch das Exekutivkomitee erfolgt und dann auf der ersten Sitzung des Generalrats bestätigt wird, damit ihr der gesamte Generalrat zustimmen könne.

**Der Generalsekretär:** Ich glaube nicht, daß das möglich wäre. Das Exekutivkomitee würde dem vorgeschlagenen Verfahren gewiß zustimmen, wenn es durchführbar wäre, aber ich glaube nicht, daß das der Fall ist.

Der Generalrat tritt normalerweise unmittelbar nach dem Kongreß zusammen. Dies würde bedeuten, daß das Exekutivkomitee nicht nur noch vor dem Generalrat zusammentreten, sondern sich auch mit allen Organisationen der verschiedenen Erdteile ins Einvernehmen setzen müßte, und das wäre eben unmöglich. Wenn das Exekutivkomitee, das sich unmittelbar nach dem Kongreß versammelt, diese Empfehlung, nachdem es über sie bereits einen Beschluß gefaßt hat, noch dem Generalrat vorlegen müßte, müßte entweder eine Sondersitzung des Generalrats einberufen werden oder man müßte bis zur nächsten Sitzung in zwei Jahren warten. Aus diesem Grunde möchte ich mir die Feststellung gestatten, daß dieser Antrag undurchführbar ist.

**Vorsitzender Jahn:** Dann werden wir so verfahren mit dem Zusatz von Barash und dem Vorschlag des Exekutivkomitees. Es ist eine Frage der Prozedur, wie jeweils verfahren wird. Ist der Kongreß damit einverstanden? — Der Kongreß ist damit einverstanden, daß die Empfehlung des Exekutivkomitees in der vorgelegten Form und mit der Streichung der Worte „und nach Ermessen“ akzeptiert wird.

Wer damit einverstanden ist, bitte ich die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Diese Formulierung ist **gegen sieben Stimmen akzeptiert**.

Zieht der Kollege Barash seinen Vorschlag zurück? (Barash stimmt zu.) Er wird zurückgezogen. Damit ist der Fall erledigt.

Wir kommen zur Gesamtabstimmung über den Vorschlag C — 3, der Euch schriftlich vorliegt.

Wir müssen noch abstimmen über die Empfehlung des Exekutivkomitees, daß vier Mitglieder aus den entsprechenden Regionen zu entnehmen sind. Wer mit dem neuen Vorschlag unter Hinwegnahme der drei Worte „und nach Ermessen“ einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. Ich bitte zu stimmen über den Vorschlag des Exekutivkomitees unter Wegnahme der Worte „und nach Ermessen“. Wer dafür ist, bitte ich, die Hand zu heben. — Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? (Ruf: Mehrheit! — Generalsekretär Becu ergreift zur Klarstellung das Wort.)

**Der Generalsekretär:** Ich fürchte, daß sich hier ein Mißverständnis ereignet hat. Kollege Agonsi meldete sich zum Wort, nachdem eine Abstimmung bereits stattgefunden hatte, und ich kann mir nur vorstellen, daß er dies tat, weil die Übersetzungen etwas längere Zeit in Anspruch nahmen, als der Vorsitzende erwartet hatte. Wäre das nicht der Fall gewesen, so hätte Kollege Agonsi nicht das Recht gehabt, das Wort zu ergreifen und einen Abänderungsantrag einzureichen; da ihm der Vorsitzende jedoch gestattete, seinen Abänderungsantrag vorzubringen, sollten wir zuerst hierüber abstimmen, und dieser Antrag beinhaltet die Streichung der Worte der Empfehlung „und nach Ermessen“, und über diesen Antrag werden wir jetzt abstimmen. Wird er abgelehnt, so bleibt die Empfehlung unverändert, wird der Abänderungsantrag dagegen angenommen, so müssen wir nach wie vor über die Empfehlung in ihrer jetzigen Fassung abstimmen.

**Vorsitzender Jahn:** Wer mit dem Vorschlag von Agonsi einverstanden ist, ... (Hildebrand: Eine Wortmeldung!)

**Hildebrand** (Gewerkschaft ÖTV, Deutschland): Herr Vorsitzender! Liebe Kollegen! Ich bin mit dem Generalsekretär der Auffassung, daß hier heute im Raume einige Unkenntnis vorherrscht. Ich bin aber auch der Auffassung, daß am Vorstandstisch einige Unklarheit vorliegt. (Ruf: Sehr richtig!) Ich will unterstellen, daß diese Unklarheiten nur in der sprachlichen Verständigung vorliegen, nicht in der Sache.

Was haben wir getan? Wir haben laut Empfehlung der Exekutive einen Generalrat wiedergewählt, aber dieser Generalrat hat selber keine Entscheidungsbefugnis, wann er einmal in der Legislaturperiode zusammen treten darf. Das entscheidet die Exekutive.

Jetzt erleben wir heute morgen hier einen Abänderungsantrag. Wir haben aber schon in einem Mehrheitsbeschluß die Empfehlung der Exekutive

angenommen. Jetzt lautet dieser Abänderungsvorschlag dahingehend, daß der Generalrat während der Legislaturperiode diesem Vorschlag seine Zustimmung geben soll. Wann hat der Generalrat die Möglichkeit, seine Zustimmung in der Sache zu geben, wenn die Entscheidung bei der Exekutive liegt? (Generalsekretär Becu: Der Vorschlag ist zurückgezogen!) Das ist uns nicht gesagt worden! Wir haben aber vorher über diesen Vorschlag abgestimmt, und ich bin der Auffassung, und mit mir viele Konferenzteilnehmer, daß man zweimal negativ entschieden hat. Daher bitte ich um eine sachliche und korrekte Darstellung der gegebenen Verhältnisse.

So kann man keine Gewerkschaftspolitik machen, daß man einmal ja sagt und nachher Abänderungen in der Begründung zuläßt, und dann erlebt man eine Abstimmung, die sich nur auf ganz wenige Personen beschränkt. Deshalb bitte ich um eine korrekte Darstellung.

**S. de A. Pequeno** (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Ich glaube, ich habe die Diskussionen, die hier stattgefunden haben, nicht richtig verstanden. Ich bitte Kollegen Becu daher um eine Klarstellung des Sachverhalts und ersuche ihn, mir mitzuteilen, auf welche Weise die Mitglieder des Exekutivkomitees, die europäische Länder vertreten, gewählt werden. Ich möchte die Antwort des Kollegen Becu abwarten, bevor ich hierüber einen Entschluß fasse.

**Der Generalsekretär:** Ich werde französisch sprechen, damit mich Kollege Pequeno besser verstehen kann. Vielleicht bestehen bei einigen von Euch, insbesondere unseren Kollegen aus Lateinamerika, gewisse Zweifel hinsichtlich des Verfahrens, das gemäß den Satzungen bei der Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees anzuwenden ist.

Die Satzungen der ITF sehen vor, daß die Mitglieder des Exekutivkomitees aus den Reihen der Mitglieder des Generalrats gewählt werden. Die Zahl der Mitglieder des Exekutivkomitees muß mindestens  $\frac{1}{4}$  der Zahl der Mitglieder des Generalrats ausmachen. Dieser besteht gegenwärtig aus 33 Mitgliedern.

Der letzte Kongreß der ITF billigte einen Vorschlag des Exekutivkomitees, 10 Mitglieder zu wählen, mit anderen Worten, mehr als  $\frac{1}{4}$ . Hier handelte es sich also um einen außergewöhnlichen Beschluß, der vom Kongreß als solchem gefaßt werden mußte.

Der Antrag des Exekutivkomitees über die Mitgliederzahl des Generalrats, der Euch heute vorgelegt wurde, sieht 41 Mitglieder des Generalrats vor. Zu gegebener Zeit wird Euch ein weiterer Vorschlag vorgelegt werden, daß das Exekutivkomitee aus 10 Mitgliedern bestehen solle. Dies bedeutet mit anderen Worten,  $\frac{1}{4}$  der Mitglieder des Generalrats, wie in den Satzungen vorgesehen.

Sobald der Kongreß diese 10 Mitglieder des Exekutivkomitees durch geheime Wahl gewählt hat, wird es gemäß den vom gegenwärtigen Exekutivkomitee unterbreiteten Abänderungsvorschlägen das Recht haben, bis zu 4 zusätzliche Mitglieder zu kooptieren. Es handelt sich hier mit anderen Worten um Mitglieder, die ihren Sitz im Exekutivkomitee haben werden, um zu gewährleisten, daß gewisse Erdteile, in denen die ITF Mitgliedsorganisationen aufweist, vertreten sind.

So wird nun vorgegangen werden, falls diese Weltteile nicht bereits im Exekutivkomitee vertreten sind, wobei das Verfahren der geheimen Wahl

angewandt wird. Mit der Wahl der 10 Mitglieder durch den Kongreß hat das nichts zu tun.

Nun kommen wir zu den Bemerkungen unseres Kollegen Hildebrand. Ich pflichte ihm dahingehend bei, daß hier eine gewisse Verwirrung herrscht. Wir hatten bereits über den Vorschlag des Exekutivkomitees abgestimmt, bevor Kollege Agonsi um das Wort ersuchte. Der Vorsitzende und ich erklärten uns jedoch damit einverstanden, daß er das Recht haben solle, sich zu äußern, da wir der Ansicht waren, daß er diese Frage, als wir über sie zum ersten Male abstimmten, nicht vollkommen verstanden hatte.

Ich möchte dem Kongreß vorschlagen, daß wir die erste Abstimmung vernachlässigen und die beiden Abänderungsanträge prüfen. Der erste ist der von Kollegen Agonsi, und er besteht in der Streichung gewisser Worte aus dem Antrag des Exekutivkomitees.

Der zweite Antrag war der des Kollegen Barash aus Israel und sah vor, daß jeder Beschluß des Exekutivkomitees in diesem Zusammenhang der Zustimmung des Generalrats bedürfe. Nach meinen Erläuterungen hat Kollege Barash seinen Antrag zurückgezogen. Es bleibt also nur ein Abänderungsantrag übrig, nämlich der des Kollegen Agonsi. Als er das Wort ergriff, erklärte ich, daß meines Erachtens das Exekutivkomitee gegen eine Annahme seines Vorschlags nichts einzuwenden hätte.

Darf ich mir nun gestatten, den Beschluß, den der Vorsitzende zu fassen haben wird, einigermaßen vorwegzunehmen und festzustellen, daß wir zunächst über den Abänderungsantrag des Kollegen Agonsi abzustimmen haben und danach über den Vorschlag des Exekutivkomitees.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Wir wollen versuchen, aus dem Wirrwarr herauszukommen. (Heiterkeit.) Ich bin der Auffassung: Ich lasse abstimmen über den Vorschlag des Kollegen Agonsi, die Worte „und nach Ermessen“ im Vorschlag des Exekutivkomitees zu streichen.

Wer damit einverstanden ist, den bitte ich die Hand zu heben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Der **Vorschlag** des Kollegen **Agonsi** ist mit großer Mehrheit **abgelehnt**.

Dann kommen wir jetzt zur Abstimmung über den **Vorschlag des Exekutivkomitees**. Wer mit der Empfehlung, wie sie den Kollegen vorliegt, einverstanden ist, den bitte ich die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltungen? — Das ist **gegen sieben Stimmen angenommen**.

Kollege Pequeno!

**S. de A. Pequeno** (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Zu einem Punkt der Geschäftsordnung: Ich stimme gegen den Vorschlag, weil ich grundsätzlich gegen jede Diskriminierung bin. Ich sehe nicht ein, auf welche Weise es dem Kongreß möglich sein sollte, Mitglieder aus europäischen Ländern mittels derartigen Verfahrens in das Exekutivkomitee zu wählen.

Was nun Lateinamerika und Asien betrifft, sollen die betreffenden Organisationen nur zu Rate gezogen werden, wenn diesen Ländern ein Sitz im Exekutivkomitee zugesprochen werden soll. Dadurch gestaltet sich meines Erachtens das Verfahren komplizierter. Meine Kollegen aus Lateinamerika und ich selbst haben Mandate als Delegierte und als solche volle Rechte.

Es wäre jedoch möglich, daß unsere Kollegen aus Lateinamerika und Asien sich zusammensetzen und gemeinsam dem Kongreß die Namen der Kandidaten unterbreiten, die jedes dieser Gebiete für das Exekutivkomitee vorschlägt. Mit diesem Grundsatz sind diese Kollegen jedoch nicht einverstanden. Wenn Ihr dem Vorschlag des Sekretariats zustimmt, gestaltet sich unsere Aufgabe noch schwieriger. Meines Erachtens sollte eine internationale Organisation keiner wie immer gearteten Diskriminierung in ihren eigenen Reihen irgendwie Vorschub leisten, und aus diesem Grunde stimme ich gegen den Vorschlag, daß wir uns einer derartigen Diskriminierung dadurch schuldig machen, daß wir den Arbeitern in europäischen Ländern im Vergleich mit jenen in Lateinamerika und den asiatischen Ländern eine bevorzugte Behandlung zuteil werden lassen. Aus diesem Grunde stimme ich gegen diesen Antrag.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Freund Pequeno hat Befürchtungen ausgesprochen, die nach dem Charakter der ITF nicht eintreten werden. Ich möchte darauf hinweisen, daß der Kongreß souverän ist. Der Kongreß hat sich nach reiflicher Überlegung entschieden, und damit soll es sein Bewenden haben. Aber wir können versichern, daß eine Diskriminierung seitens der ITF in keinem Fall und für kein Land jemals eintreten wird. Dafür hat die gestrige Diskussion den allerbesten Beweis geliefert. Die Sorge des Kollegen aus Brasilien ist also eine unbegründete. Wir werden Sorge tragen, daß eine solche Diskriminierung in der ITF niemals eintreten wird.

**Der Generalsekretär:** Ich glaube, Kollege Pequeno hat die Tragweite des Vorschlages des Exekutivkomitees noch nicht erfaßt. Was wir damit bezwecken, ist nämlich das genaue Gegenteil von dem, was wir seiner Ansicht nach tun wollen.

Eine beträchtliche Mehrheit der Delegierten zu diesem Kongreß kommt aus Erdteilen, die nicht zu jenen gehören, um die es sich hier handelt. Der Generalrat soll sich aus Mitgliedern aus allen Erdteilen zusammensetzen. Demgemäß haben diese Kollegen das Recht, entweder dem Kongreß oder dem Exekutivkomitee Namen von Kandidaten vorzuschlagen. Dies ist immer schon der Fall gewesen. Es hat sich niemals irgendeine Art von Diskriminierung ereignet. Im Falle derartiger Kollegen, die angesichts ihrer schwachen Vertretung auf unserem Kongreß evtl. nicht in das Exekutivkomitee gewählt werden können, sieht der gerade unterbreitete Antrag jedoch vor, daß Mitglieder des Exekutivkomitees aus derartigen Erdteilen kooptiert werden sollten, und hier handelt es sich meines Erachtens um ein wesentliches Zugeständnis von seiten des Kongresses, damit eine weltweite Vertretung im Rahmen des Exekutivkomitees gewährleistet werde.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Ich habe den Worten des Generalsekretärs nichts mehr hinzuzufügen.

Wir kommen daher zur Abstimmung über die Vorlage des Exekutivkomitees den **stellvertretenden Generalsekretär** betreffend. Die schriftliche Vorlage befindet sich in den Händen der Delegierten.

Wer mit der am Schluß angehängten Empfehlung des Exekutivkomitees einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Danke. Bitte um die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Das ist **gegen eine Stimme angenommen**.



Herr Generalsekretär!

**Der Generalsekretär:** Auf Seite 5 des Berichtes ist etwas hinzuzufügen, nämlich hinsichtlich des neuen Wortlauts der Satzungen. Unter Abänderungsantrag Nr. 16 auf Seite 5 heißt es: „Sitzungen des Exekutivkomitees sind vom Sekretariat mindestens . . . mal im Jahr einzuberufen.“ Wievielmals im Jahr das Exekutivkomitee zusammentreten sollte, wird nicht erwähnt und das Exekutivkomitee schlägt vor, daß es mindestens zweimal sein sollte. Ich ersuche Euch daher, unten auf Seite 5 die Worte „zweimal im Jahre“ einzusetzen.

**Vorsitzender Jahn:** Haben die Kollegen das Wort „zwei“ eingefügt? Sind Sie damit einverstanden? (Zustimmung.) Danke.

Dann kommen wir zur Abstimmung über die gesamte Änderung der Satzung, wie sie auf den Seiten 5 und 6 der Vorlage formuliert ist. Wer mit dem Gesamtkomplex einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Bei **einer Stimmenenthaltung** mit allen Stimmen **akzeptiert**. Damit ist die Satzungsänderung beschlossen.

Ich bitte nun den Kollegen Bialas, das Wort zu nehmen. Er ist der Präsident der internationalen Gewerkschaften im Exil. (Beifall.)

**F. Bialas** (Präsident der Internationalen Freien Gewerkschaftszentrale im Exil): Herr Vorsitzender, Kollegen! Ich hätte mich sehr gefreut, wenn ich zu Euch als Delegierter der Gewerkschaften meines Landes, Polen, hätte sprechen können. Ebenso hätte es mir sehr große Freude bereitet, Kollegen aus Rumänien, Bulgarien, der Tschechoslowakei und den baltischen und ukrainischen Ländern auf diesem Kongreß freier Transportarbeiter vertreten zu sehen. Leider können die Arbeiter dieser Länder weder frei ihre Vertreter wählen noch nach eigenem Ermessen Beschlüsse fassen, ob sie einer Gewerkschaft beitreten wollen. Die Stimmen von Millionen von Arbeitern in den kommunistischen Ländern werden zum Schweigen verurteilt, aber sie werden dennoch von ihren Kollegen vernommen, die in der Internationalen Zentrale Freier Gewerkschaften im Exil zusammengeschlossen sind, deren Präsident ich zu sein die Ehre habe.

Im Namen unserer Organisation möchte ich Euch für die freundliche Einladung danken und Eure Aufmerksamkeit auf die Lage der Arbeiter hinter dem Eisernen Vorhang lenken. Der jüngste Aufstand in Posen beweist, wie untragbar die Lebensbedingungen der Arbeiter geworden sind. Die kommunistischen Regierungen sind nicht in der Lage, die Ausbrüche des Hasses zu verhindern, die in spontanen Demonstrationen der Arbeiter, die die Fabriken verließen und sich den Umzügen in den Straßen anschlossen, ihren Ausdruck fanden. Die Bevölkerung Polens will genug zu essen haben und möchte die versprochene Verstaatlichung und Demokratisierung verwirklicht sehen. Das Volk Polens will seine Freiheit. Die Unterdrückung der Arbeiter in Posen beweist, was sich im Innern der sogenannten Volksdemokratien tatsächlich abspielt. Wir wollen unsererseits darauf achten, daß das in Posen vergossene Blut nicht umsonst geflossen ist. Wir wissen jetzt, was wir von Erklärungen der Kommunisten über Liberalisierung und die neue Demokratie zu halten haben.

Unsere Unterstützung der freien Arbeiter hinter dem Eisernen Vorhang müssen wir dadurch intensiver gestalten, daß wir den Kommunisten gegenüber standhaft bleiben und keine Zugeständnisse machen. Der kommunistische

nistische Gesandte Polens erklärte vor kurzem in London: „Wir sind durchaus für die Anerkennung der Freiheit der Bevölkerung einschließlich der Redefreiheit, der Freiheit der Arbeit und der Versammlungsfreiheit.“ Derartige Erklärungen sind jedoch bedeutungslos, solange die Kommunisten den Völkern Osteuropas weiterhin ihr Regime aufzwingen. Die freie Welt muß dafür sorgen, daß diese Völker ihr eigenes Geschick durch freie Wahlen bestimmen können, durch die Wahl von Regierungen, die sich tatsächlich auf den Willen des Volkes stützen.

Vor einem Jahre wurde hier in Wien anlässlich des Kongresses des IBFG die feierliche Verpflichtung zur Solidarität der freien Arbeiter mit ihren Kollegen hinter dem Eisernen Vorhang abgegeben. Die Arbeiter unserer Länder wissen, daß sie mit dieser Solidarität rechnen können. Sie knüpfen ihre Hoffnungen an die Arbeit dieses Kongresses.

Vor wenigen Wochen forderten die Transportarbeiter Polens ganz offen die Unabhängigkeit der Gewerkschaften von der kommunistischen Partei. Müssen wir von diesem Umstand nicht mit größter Aufmerksamkeit Kenntnis nehmen? Die Flut der Unzufriedenheit steigt immer mehr und es wird den Kommunisten schwerfallen, sie einzudämmen. Sie werden sich gezwungen sehen, den Arbeitern Zugeständnisse zu machen, entweder auf dem Gebiete der Entlohnung oder der Arbeitsbedingungen. Aus diesem Grunde sind wir freien Gewerkschafter im Exil uns in vollem Umfange unserer Verantwortung gegenüber den Arbeitern unserer Länder bewußt, die für die Achtung der Menschenwürde und ihren Lebensstandard kämpfen und die verlangen, daß ihnen die freie Welt durch uns Grund zur Hoffnung gebe.

Im Namen der Internationalen Zentrale der Freien Gewerkschafter im Exil überbringe ich Euch die brüderlichen Grüße unserer Organisation und wünsche Eurem Kongreß besten Erfolg.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Freund Bialas für seine Ansprache und kann ihm im Namen des Kongresses die Versicherung geben, daß die ITF niemals die unterdrückten Völker, noch weniger die unterdrückte Arbeiterklasse vergessen wird und immer bereit sein wird, ihr Hilfe zu leisten da, wo sie Hilfe zu geben imstande ist. Ich danke also Kollegen Bialas nochmals. Du kannst der Unterstützung der ITF sicher sein. (Erneuter starker Beifall.)

Es ist noch ein Telegramm eingelangt. Freund Becu wird den Inhalt bekanntgeben. *(Der Generalsekretär verliest ein Telegramm des indonesischen Eisenbahnerverbandes, in dem er dem Kongreß guten Erfolg wünscht.)*

**Vorsitzender Jahn:** Wir freuen uns über das Telegramm der indonesischen Gewerkschaften. Ich werde versuchen, es zu beantworten.

Dann bin ich der Auffassung, daß nun die **Mandatsprüfungskommission**, sofern der schriftliche Bericht vorliegt, ihren Bericht erstattet. Ist Freund Dekeyzer anwesend? (Zustimmung.) Freund Dekeyzer hat das Wort.

#### **Bericht des Mandatsprüfungsausschusses**

Der Mandatsprüfungsausschuß, bestehend aus R. Dekeyzer (Belgien), D. N. Secord (Kanada), R. Lapeyre (Frankreich), O. George (Deutschland), T. Nishimaki (Japan), N. Trana (Norwegen) und W. J. P. Webber (Großbritannien) trat am Mittwoch, dem 18. Juli 1956, um 17 Uhr, und am

Donnerstag, dem 19. Juli 1956, um 17.30 Uhr, zusammen. R. Dekeyzer (Belgien) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt.

Die Prüfung der Mandate ergab, daß bis jetzt 202 Delegierte eingetroffen sind, die von 38 Beratern begleitet werden. Sie vertreten die Transportarbeiterverbände von 32 Ländern und eine Gesamtmitgliedschaft von etwa 3,800.000.

Zwei Gewerkschaften haben anderen Verbänden ihre Vertretung übertragen, und zwar der Eisenbahnerverband von Israel, der durch den Seeleuteverband von Israel vertreten wird, und der Verband der polnischen Schiffsoffiziere im Exil, der sich durch den britischen Seeleuteverband vertreten läßt.

Der Ausschuß hat in eine Liste Einsicht genommen, die den Stand der finanziellen Verpflichtungen der angeschlossenen Verbände gegenüber der ITF aufzeigt. Darunter war eine Reihe von Fällen, in denen die Gewerkschaften die Beitragsleistungen nicht voll erbracht hatten. In Übereinstimmung mit Präzedenzfällen und der Praxis der ITF hat das Komitee jedoch einstimmig beschlossen, nicht nach einem starren Schema vorzugehen, sondern den Delegierten Sitze je nach Einzelumständen einzuräumen, nachdem vorher die betreffenden Delegationen zu einer Aussprache eingeladen wurden.

Der Ausschuß hat eine Liste aufgestellt, aus der die Stimmberechtigung der Delegationen hervorgeht, wenn nach Mitgliederstand abgestimmt wird. Punkt 6 der Satzungen der ITF legt fest, daß die als gültig zu betrachtenden Mitgliedsbeiträge auf Grund der Höhe derjenigen Mitgliedsbeiträge, die im Vierteljahr vor dem Kongreß eingezahlt wurden, berechnet werden sollen. Um die Stimmstärke festzustellen, wurde für je 4 £ an eingezahlten Beiträgen je tausend Stimmen veranschlagt, wobei die Ziffer von 4 £ die runde Summe für ein Viertel der betreffenden Durchschnittsjahresbeiträge bedeutet. Die vollständige Liste der Stimmberechtigungen je nach Mitgliedsstärke kann von den Delegierten nach Ansuchen bei dem Sekretär des Mandatsprüfungsausschusses eingesehen werden.

Weitere 25 Delegierte haben ihr Kommen angekündigt. Der Kongreß wird von dem Eintreffen neuer Delegierter verständigt werden, wonach eine endgültige Liste der Delegierten und Berater aufgestellt und verteilt werden wird.

R. Dekeyzer, Berichterstatter

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender, Kollegen: Es ist mir ein Vergnügen, Euch im Namen meiner Kollegen den ersten Bericht des Mandatsprüfungsausschusses zu überreichen. Da Abschriften dieses Berichtes an Euch verteilt worden sind, brauche ich ihn nicht zu verlesen. Ich möchte jedoch darauf aufmerksam machen, daß die Zahl der Delegierten inzwischen von 202 auf 208 gestiegen ist. Daraus geht hervor, daß auf diesem Kongreß mehr Gewerkschaften und mehr Länder vertreten sind als je zuvor. Ich bitte den Kongreß daher, diesen ersten Bericht gutzuheißen, vorbehaltlich eines weiteren Berichtes, der Einzelheiten aller hier vertretenen Länder und Gewerkschaften enthalten wird.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Dekeyzer für seinen kurzen Bericht.

Ich muß jetzt über die unter C-2 vorgelegte Vorlage des Berichtes abstimmen lassen. Wer damit einverstanden ist, den bitte ich die Hand zu heben. — Danke. Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — **Der erste Bericht der Mandatsprüfungskommission ist angenommen.**

Dann möchte ich darauf aufmerksam machen, daß am kommenden Dienstag die Organisationen zusammentreten, um ihre Mitglieder zum Generalrat vorschlagen zu können. Also am Dienstag Zusammentritt der Organisationen zwecks Erstellung der Vorschläge für die Mitglieder des Generalrates. Sie müssen sich über die Kollegen einig werden, die Sie vorzuschlagen wünschen.

Die Kollegen haben die **Vorlage C-10** über die Verteilung der Mitglieder zum Generalrat.

Wer mit diesem Vorschlag des Exekutivkomitees einverstanden ist, den bitte ich zum Zeichen der Zustimmung die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Der Vorschlag ist vom Kongreß **einstimmig akzeptiert**. Ich bitte also, danach zu verfahren.

Kollegen! Damit haben wir den Punkt 6 der Tagesordnung erledigt.

Wir kommen zu **Punkt 7** der Tagesordnung:

#### **Finanzbericht für die Jahre 1954 und 1955.**

Dazu liegt vor der schriftliche Bericht unter **C-4**, der von den **Rechnungsprüfern** unter Vorlage **C-4 a** akzeptiert wurde.

Wird zu dem Finanzbericht das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung über Annahme oder Ablehnung des Finanzberichtes.

Wer für die Annahme des Finanzberichtes ist, den bitte ich die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Damit ist der Finanz- bzw. Kassenbericht einschließlich des Berichtes der Rechnungsprüfer **einstimmig angenommen**.

Damit ist auch Punkt 7 der Tagesordnung erledigt.

Wir kommen zu **Punkt 8** der Tagesordnung:

#### **Mitgliedsbeiträge.**

Zu Punkt 8 der Tagesordnung liegt vor der Bericht **C-5**. Wer wünscht hierzu das Wort? — Freund Dekeyzer!

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender und Kollegen: Da ich annehme, daß Ihr alle den Finanzbericht aufmerksam studiert habt, werdet Ihr Euch darüber im klaren sein, daß es mit uns in den beiden letzten Jahren, infolge Mangels an Mitteln, bergab gegangen ist. Die Gründe dafür liegen selbstverständlich auf der Hand. Es muß immer dringendere Arbeit geleistet werden und unsere Verpflichtungen erhöhen sich fortwährend. Außerdem wißt Ihr aus Eurer eigenen Erfahrung, daß sich verwaltungstechnische Probleme einstellen können, zu deren Lösung es weiterer Mittel bedarf. Die meisten von Euch haben sich wohl in den letzten Jahren veranlaßt gesehen, Eure eigenen Mitgliedsbeiträge zu erhöhen. Nun, die ITF sieht sich dem gleichen Problem gegenüber, und wenn man sich den Finanzbericht ansieht, gelangt man

zu der Schlußfolgerung, daß wir zwar mehr ausgeben, daß aber unsere Einkünfte nicht steigen.

Ich möchte an dieser Stelle betonen, daß eine Reihe von Gewerkschaften meines Erachtens dadurch einen höheren Beitrag leisten könnte, daß sie Beiträge für ihre gesamte Mitgliederzahl entrichten und nicht nur für 50 Prozent oder in einigen Fällen für 20 Prozent oder sogar weniger. Ich möchte daher alle Mitgliedsverbände, die finanziell dazu in der Lage sind, bitten, dies zu tun.

Wir wissen alle und dies ist auch auf dem Kongreß aus verschiedenen Anlässen betont worden, daß die ITF hervorragende Arbeit leistet, eine Arbeit, die nicht nur in den industriell entwickelten Ländern eine Notwendigkeit darstellt, sondern auch in den wirtschaftlich unterentwickelten Ländern Asiens, Afrikas und Lateinamerikas. Ich möchte auch auf den Umstand verweisen, daß in den Unterlagen, die sich in Euren Händen befinden, Vorschläge über neue Arbeiten enthalten sind, die in diesen Ländern in Angriff genommen werden sollen. Dies ist natürlich nur möglich, wenn wir die Mittel dazu besitzen, und aus diesem Grunde beantragt der belgische Transportarbeiterverband eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um 15 Prozent.

Ich glaube nicht, daß diese Zahl besonders hoch gegriffen ist, und ich erinnere mich in diesem Zusammenhang an eine Bemerkung unseres Kollegen Geddes, Generalsekretär des britischen Verbandes des PTT-Personals, anlässlich der letzten Sitzung des beratenden Ausschusses des IBFG in Brüssel, wo er erklärte, eine ganze Reihe von Gewerkschaften hätte verfügbare Mittel in den Kassen ihrer Banken. Aus diesem Grunde appelliere ich an Euch alle aufrichtig, diesen Vorschlag des belgischen Transportarbeiterverbandes, der, wie ich wiederholen möchte, kein übertriebener ist, wohlwollend in Erwägung zu ziehen. Ich ersuche Euch um Eure einmütige Zustimmung zu einer 15prozentigen Erhöhung, die für die ITF von lebenswichtiger Bedeutung ist, wenn sie die Arbeit leisten soll, mit der Ihr sie beauftragt habt. Abschließend möchte ich die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß in dieser Frage ein rasches und einmütiges Einverständnis zustandekommen werde. Danke.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege de Vries.

**P. de Vries** (Niederländischer Zentralverband des Personals der Handelsmarine und Fischer): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich schließe mich vollinhaltlich den Ausführungen des Vorredners an, aber ich möchte etwas weitergehen. Ich frage mich, Herr Vorsitzender, ob man auf diesen Gegenstand überhaupt zu sprechen kommen muß, da meines Erachtens der Kongreß als solcher den Beweis für die Notwendigkeit erbringt, der ITF mehr Mittel zur Verfügung zu stellen als sie heute besitzt. Es genügt nicht nur, den Finanzbericht zu studieren, vielleicht wäre es besser, dem Tätigkeitsbericht größere Aufmerksamkeit zu schenken. Außerdem haben wir den Generalsekretär gehört, der von den zukünftigen Aufgaben der ITF und den sehr schwierigen Problemen gesprochen hat, mit denen sie sich auseinandersetzen haben wird sowie vom Personal, das benötigt wird, um diese Aufgaben ordnungsgemäß durchführen zu können.

Vielleicht könnte ich hier wiederholen, was ich auf unserem letzten Kongreß in London sagte. Damals setzte ich mich für eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge ein, und alle, die hier anwesend sind, wissen, daß mir mein

Vorhaben nicht gelang. Mein Antrag wurde sogar vom Exekutivkomitee abgelehnt, das der Ansicht war, der Zeitpunkt sei nicht opportun. Nun, ich möchte mich nicht meiner prophetischen Gabe rühmen, möchte aber dennoch betonen, daß die Erfahrungen in den beiden letzten Jahren bewiesen haben, daß meine Gewerkschaft auf dem richtigen Wege war, als sie eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge nicht um 15 Prozent, wie nunmehr vom Verband des Kollegen Dekeyzer beantragt wird, sondern um 25 Prozent vorschlug. Gerade in dieser Hinsicht stimme ich nämlich mit meinem Kollegen Roger Dekeyzer nicht überein. Er erklärte, es sei absolut notwendig, unsere Mitgliedsbeiträge um 15 Prozent zu erhöhen, aber meines Erachtens genügt das nicht und eine Erhöhung um mindestens 25 Prozent wird sich als notwendig erweisen. Tun wir das nicht, so werden wir in den nächsten zwei Jahren wieder in finanzielle Schwierigkeiten geraten, und der nächste Kongreß wird sich mit dem gleichen Problem auseinanderzusetzen haben. Aus diesen Gründen, Herr Vorsitzender und Kollegen, ersuche ich Euch, für den Antrag meines eigenen Verbandes auf Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um 25 Prozent zu stimmen.

**Der Vorsitzende:** Kollege Scheffers hat das Wort.

**J. Scheffers** (Niederländische Föderation der Transportarbeiter): Herr Vorsitzender und Kollegen! Die niederländische Föderation der Transportarbeiter schließt sich dem Antrag nach einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um 25 Prozent vollinhaltlich an. Unseres Erachtens kann die Tatsache nicht genug unterstrichen werden, daß eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür ist, daß die ITF ihren Aufgaben gerecht werden kann. Ihr Tätigkeitsbereich ist jetzt schon sehr umfassend und muß ohne Zweifel weiter ausgedehnt werden. Die Ausweitung und Intensivierung der regionalen Tätigkeit stellt nicht nur eine Verpflichtung dar, die sich aus unserer Solidarität unseren Kollegen gegenüber ergibt, sondern gleichzeitig ein Mittel zur Stärkung der ITF. Unsere Beziehungen auf internationaler Ebene werden wahrscheinlich zusätzliche Anforderungen an uns stellen. Die ITF beteiligt sich noch viel zu wenig an der internationalen Arbeit auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft. Um den Einfluß der ITF in allen zuständigen Gremien geltend zu machen, muß sehr viel vorbereitende Arbeit geleistet werden. Den verantwortlichen Stellen müssen wissenschaftlich begründete Denkschriften überreicht werden, in denen die Stellungnahme der ITF zu Fragen der Verkehrswirtschaft zum Ausdruck gebracht wird, damit diese Gremien einsehen, daß sie ohne die Mitarbeit unserer Internationale auf diesem Gebiet nicht auskommen können.

Sowohl die ITF als Organisation, als auch unsere Sektionen, werden in der Zukunft eine immer größere Zahl von Aufgaben zu bewältigen haben. Aus dem Finanzbericht für die Jahre 1954 und 1955 geht eindeutig hervor, daß die aus den oben erwähnten Tätigkeiten erwachsenden zusätzlichen Ausgaben ohne eine Erhöhung unserer Einkünfte nicht gedeckt werden können, und aus diesem Grunde halten wir eine 25prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge für unumgänglich notwendig.

In diesem Zusammenhang möchte ich etwas zum gegenwärtigen System der Berechnung der Mitgliedsbeiträge bemerken. Es beruht derzeit auf dem Grundsatz der gleitenden Skala. Je größer eine Organisation ist, desto weniger hat sie verhältnismäßig zu zahlen. Durch eine prozentuale Erhöhung werden die Auswirkungen dieses degressiven Systems nur

noch ausgeprägter und üben demgemäß einen ungünstigen Einfluß auf die Erhöhung als solche aus. Wir möchten daher, obwohl wir für eine 25prozentige Erhöhung sind, fragen, ob nicht eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um etwa 3 £ pro 1000 Mitglieder im Jahr in allen 12 Skalen eine bessere und doch ebenso wirksame Methode wäre. Wir würden es begrüßen, wenn der Kongreß unseren Antrag in Erwägung ziehen wollte.

**Vorsitzender Jahn:** Der nächste Redner ist Knight, Grenada. Ihm folgt Kollege Klinga, Schweden.

**J. Knight** (Verband der Seeleute und Hafendarbeiter von Grenada): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich glaube wirklich, daß wir am Höhepunkt des Kongresses angelangt sind. Wir haben vor uns eine Reihe von Unterlagen, aus denen die sehr dringende Notwendigkeit einer Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der ITF hervorgeht.

Die drei Vorredner haben mir meine Aufgabe erleichtert. Sie haben darauf hingewiesen, daß wir selbst bei einer 15prozentigen oder 25prozentigen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge oder sogar einer solchen von £ 3 je 1000 Mitglieder innerhalb der nächsten zwei Jahre wieder mit der Möglichkeit einer Defizits zu rechnen haben würden. Ich bin überzeugt, daß wir hier in erster Linie an das Sekretariat denken müssen, das diese äußerst gründlichen Unterlagen ausgearbeitet hat und wesentlich zum bisherigen Erfolg des Kongresses beigetragen hat. Ich glaube, es ist unsere Pflicht, dem Sekretariat seine Arbeit dadurch zu erleichtern, daß wir die Mitgliedsbeiträge nicht auf Grund einer gleitenden Skala berechnen. Der Kongreß ist die höchste Instanz der ITF und muß es immer bleiben. Die ITF als solche besteht dagegen aus Sachverständigen, die besonders geschult und ausgewählt sind, um die Probleme, die wir als Gewerkschafter zur Sprache bringen, lösen zu können. Ich glaube, die Hälfte der Arbeit des Kongresses hätte sich erübrigt, wenn wir die Probleme, die sich ergaben, gleich den Sachverständigen überwiesen hätten.

Die ITF hat sich ein weltweites Prestige geschaffen. Regierungen kommen und gehen, einige verschwinden sogar von heute auf morgen. Wir müssen uns jedoch des Umstandes bewußt sein, daß die Gewerkschaftsbewegung in allen Ländern der Welt, sowohl Regierungen als auch der Bevölkerung, mit gutem Beispiel vorangehen muß. Das tägliche Brot, Bekleidung und ein Dach über dem Kopf des arbeitenden Menschen sind die drei Belange, die wir als Kongreß zu schützen haben. Bisher haben wir uns bei unseren Überlegungen auf die Vergangenheit gestützt, jetzt aber müssen wir mutig und mit entsprechendem Weitblick an die Zukunft denken.

Unser Arbeitsprogramm sollte langfristige Zielsetzungen umfassen. Ich sage daher, lassen wir die Vergangenheit Vergangenheit sein und denken wir nur an die Zukunft und demgemäß sollte der Vorschlag über die Mitgliedsbeiträge wie folgt lauten: „Der Kongreß beschließt einen Mitgliedsbeitrag an die ITF in Höhe von 1 amerikanischen Cent je Mitglied pro Monat. Alle übrigen Länder bezahlen den entsprechenden Betrag in ihrer eigenen Währung.“ Ich möchte hier auf die Tatsache aufmerksam machen, daß der Kongreß heute bereits Neuland betreten hat. So ist z. B. aus dem Bericht C 10 ersichtlich, daß zum ersten Mal in der Geschichte der ITF einem Vertreter des Karibischen Gebiets ein Sitz im Generalrat zugesprochen worden ist. Daraus geht hervor, daß wir bereits in die Zukunft blicken. Ihr seid mutig genug gewesen, diesen Schritt zu unternehmen,

und ich darf mir wohl die Feststellung gestatten, daß man ohne weiteres bei einer Fahrt im Taxi, im Hotel, in einem Klub für Trinkgeld usw. hier und da 1 Cent ausgibt. Es ist daher gewiß nicht zu viel verlangt, wenn wir den Kongreß ersuchen, freigiebig zu sein und der ITF die Mittel zur Verfügung zu stellen, die sie benötigt, um ihren Personalbedarf den Anforderungen der zukünftigen Arbeit gemäß decken zu können. Es muß für das Sekretariat der ITF höchst peinlich sein, alle zwei Jahre zu Euch, Kollegen, betteln zu kommen und zu sagen, unsere Mittel haben nicht ausgereicht, wollt Ihr bitte Eure Mitgliedsbeiträge erhöhen?

Kollegen, ich habe diesen Antrag gestellt, da ich vollkommen überzeugt bin, daß wir alle entschlossen sind, die ITF und ihr Sekretariat auf eine gesunde Grundlage zu stellen und ihr tüchtiges Personal in die Lage zu versetzen, in der Zukunft nicht nur zu Eurem Nutzen tätig zu sein, sondern zum Nutzen der gesamten Menschheit. Ich danke Euch.

**S. Klinga** (Schwedischer Transportarbeiterverband): Ich möchte der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß alle von Euch, die hier versammelt sind, einsehen, daß eine Erhöhung der Einkünfte der ITF unumgänglich notwendig ist. Es sind zwei Vorschläge gemacht worden, einer über eine 15prozentige und der zweite über eine 25prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Die Gewerkschaft, die ich vertrete, die der schwedischen Transportarbeiter, bezweifelt keineswegs, daß mindestens eine Erhöhung um 25 Prozent erfolgen müsse. Ebenso sind wir fest davon überzeugt, daß diese Erhöhung so durchgeführt werden muß, daß unsere Einkünfte aus anderen Quellen, z. B. die Beiträge zu den Fonds, dadurch nicht beeinträchtigt werden. Wir können alle auf langjährige Erfahrung in der Gewerkschaftsbewegung zurückblicken und wissen nur zu gut, daß es nicht möglich ist, wirksame Arbeit zu leisten, wenn nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Bei der ITF kann man ohne jede, wie immer gearteten, Zweifel eine Tendenz zur Ausdehnung unseres Tätigkeitsgebietes feststellen. Wir alle hoffen aufrichtig, daß die ITF in der Zukunft auf internationaler Ebene eine wichtige Rolle spielen wird. Es liegt jedoch an uns Kongreßdelegierten, die finanzielle Basis zu schaffen, die die ITF in die Lage versetzen wird, ihren Aufgaben gerecht zu werden.

Wenn derartige Fragen zur Sprache gelangen, halten wir in den skandinavischen Ländern immer gemeinsame Konferenzen ab, und wir sind einstimmig zu der Schlußfolgerung über die von uns für notwendig erachtete Mindesthöhung der Mitgliedsbeiträge gelangt. Ich möchte jedoch, Herr Vorsitzender, die Gelegenheit nicht versäumen, in diesem Zusammenhang eine kritische Bemerkung zu machen. Es besteht nämlich meines Erachtens die Notwendigkeit, daß das Exekutivkomitee dieser Frage der Bezahlung der vollen Mitgliedsbeiträge selber seine Aufmerksamkeit widme, um dadurch beträchtliche zusätzliche Einkünfte zu erzielen. Gegenwärtig scheint dies nicht der Fall zu sein. Eine ganze Reihe von Organisationen hat bei der ITF anscheinend nur einen Teil ihrer Mitglieder angemeldet. Dies ist unseres Erachtens nicht die richtige Art und Weise der Behandlung dieses Problems. Wir halten es in der Tat für so wichtig, daß wir der Meinung sind, das Exekutivkomitee hätte aus eigener Initiative Vorschläge hierüber machen sollen. Dann würde der Kongreß dieser Angelegenheit ohne Zweifel größere Aufmerksamkeit gewidmet haben.



Abschließend möchte ich, Herr Vorsitzender, im Namen meiner Gewerkschaft der Meinung Ausdruck verleihen, daß wir hier mindestens eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge um 15 Prozent, womöglich aber um 25 Prozent, beschließen sollten.

**Der Vorsitzende:** Kolle Wälläri hat das Wort.

**N. Wälläri** (Finnischer Seeleuteverband): Kollegen! Die finnischen Verbände haben sich sehr ernsthaft mit der finanziellen Lage der ITF beschäftigt und haben aus dem Bericht C 5 feststellen können, daß das Defizit der ITF ungefähr 3.000 £ im Jahre ausmacht. Wenn wir nun die Mitgliedsbeiträge um 15 Prozent erhöhen, wird sich daraus ein Mehrbetrag von etwas über 3.000 £ ergeben. Dabei wollen wir aber die Tätigkeit der ITF noch weiter ausdehnen und intensivieren. Unseres Erachtens läßt sich mit diesen zusätzlichen 3.000 £ nicht viel anfangen, und die finnischen Gewerkschaften sind daher der Ansicht, daß die Mitgliedsbeiträge um mindestens 25 Prozent erhöht werden müßten. Wir fürchten jedoch, daß der Kongreß diesen Antrag für zu extrem halten wird, und in diesem Fall würden wir den Antrag auf eine Erhöhung um 15 Prozent befürworten.

In Finnland haben wir in Anbetracht unserer Erfahrungen in den letzten 20 oder 30 Jahren unsere besonderen Gründe, für eine größere Erhöhung zu stimmen. In den Zeiten der Reaktion und der Politik der extremen Rechten waren wir nur dank des finanziellen Beistands unserer skandinavischen Kollegen in der Lage, die Tätigkeit unserer Organisationen aufrechtzuerhalten und auszubauen. Im vergangenen März z. B. riefen wir zu einem Generalstreik auf. Einige unserer Gewerkschaften waren damals ziemlich schwach, und aus diesem Grunde war der Streik nicht so wirkungsvoll, wie er es hätte sein können. Die skandinavische Transportarbeiter-Föderation, die einen Zusammenschluß aller Verbände der Seeleute und Transportarbeiter der vier nordischen Länder darstellt, kam uns zu Hilfe, und dank des von ihr gewährten finanziellen Beistands war unser Verband der Arbeiter im Straßentransport in der Lage, seinen Mitgliederstand von etwa 4500 auf 8000 zu erhöhen.

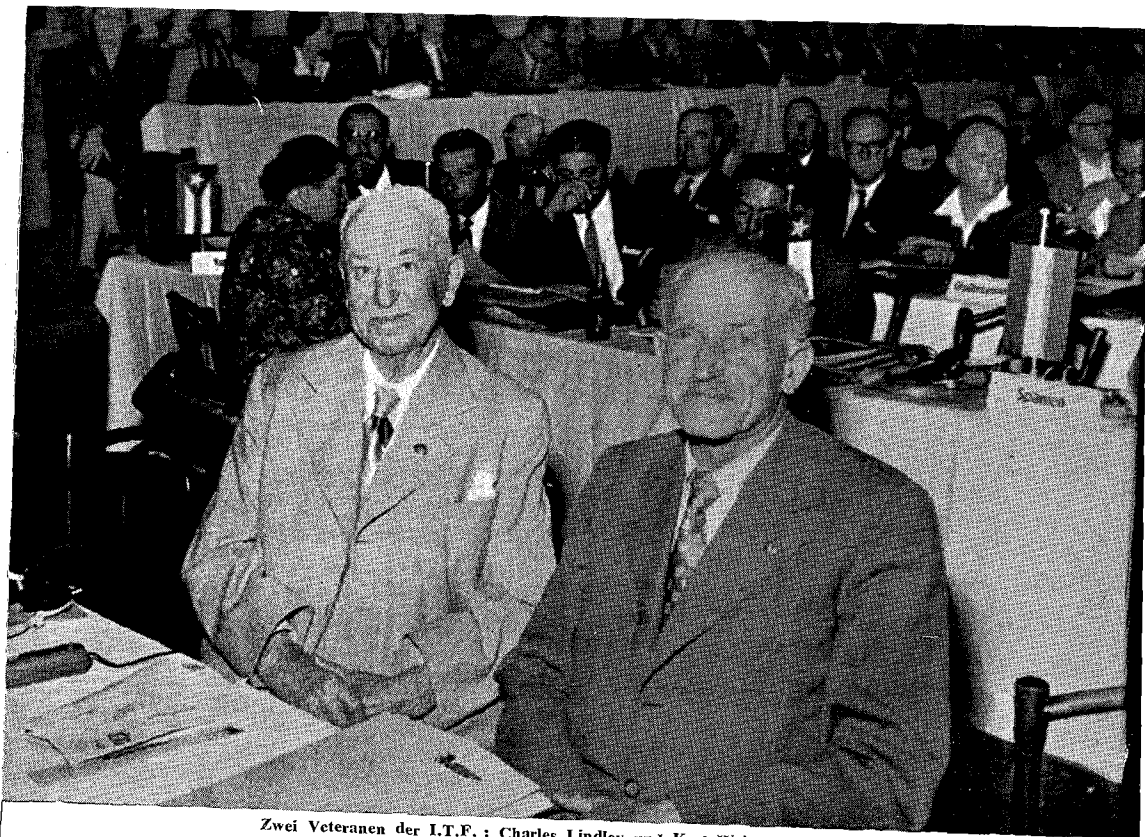
Wenn die ITF über ausreichende Mittel verfügte, wäre sie in der Lage, den unterentwickelten Ländern materiellen Beistand zu gewähren und den dortigen Gewerkschaften behilflich zu sein, auf eigenen Füßen zu stehen, wonach sie sich aus eigenen Mitteln weiterentwickeln könnten.

Aus allen diesen Erwägungen heraus würden wir es vorziehen, wenn der Kongreß einen Beschluß über eine 25prozentige Erhöhung der Mitgliedsbeiträge faßte.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege Cousins.

**F. Cousins** (Britischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! Es ist sehr erfreulich, zu hören, daß eine Anzahl von Kollegen sich zugunsten einer sehr beträchtlichen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge geäußert hat.

Ich glaube nicht, daß über die Stellungnahme des Exekutivkomitees zu dieser Frage und die Ursachen seiner Stellungnahme genügend Klarheit herrscht. Es war zu der Auffassung gelangt, daß sich aus einer 25prozentigen Erhöhung der Mitgliedsbeiträge keineswegs zwangsläufig eine Erhöhung unserer Einkünfte ergeben müsse. Es besteht nämlich durchaus die Möglichkeit, daß Organisationen, die gegenwärtig nur einen Teil ihrer Mitglieder bei der ITF angemeldet haben, nicht in der Lage sein würden,



Zwei Veteranen der I.T.F. : Charles Lindley und Karl Weigl.

Einige der Festgäste : Vizekanzler Dr. A. Schürf und der Wiener Bürgermeister F. Jonas.

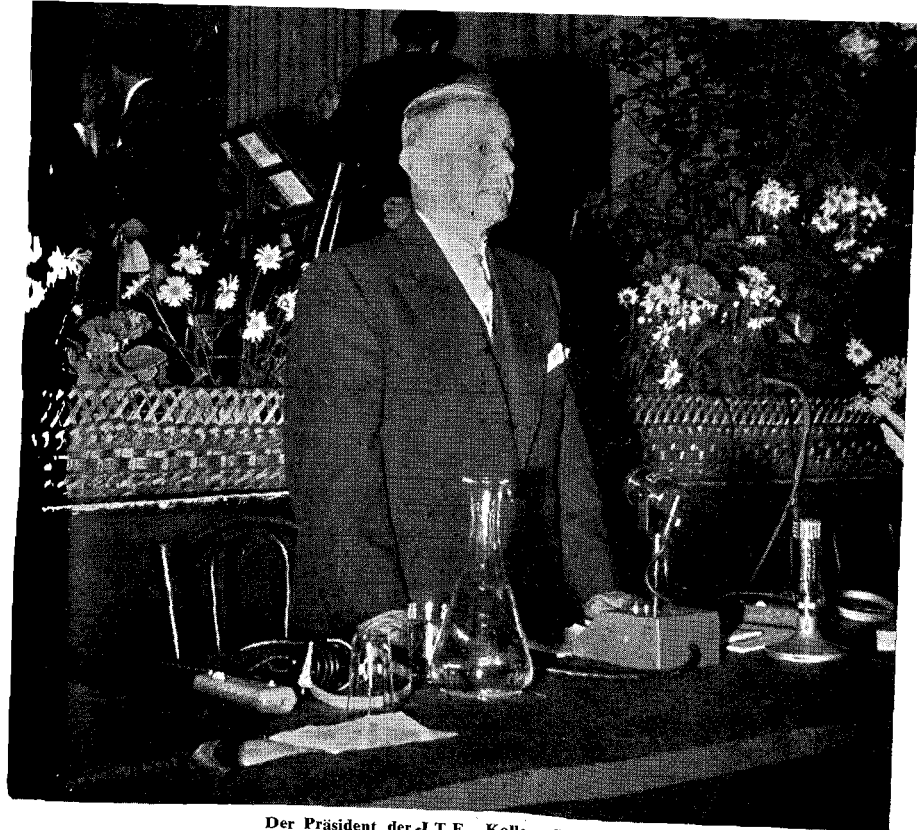




Delegationen Nigerias, der Goldküste, Grenadas und der Philippinen.

Südamerikanische Delegierte.





Der Präsident der I.T.F., Kollege H. Jahn.

Der Generalsekretär der I.T.F., Koll. O. Becu.





ihre Mitgliedsbeiträge zu erhöhen, und es hätte kaum einen Zweck, nur die großen Gewerkschaften zu einer Erhöhung ihrer Beiträge zu veranlassen und dann feststellen zu müssen, daß andere diesem Beispiel nicht folgen können. Vielleicht verkennt der Kongreß die Tatsache, daß eine beschränkte Zahl von Gewerkschaften einen sehr wesentlichen Beitrag zur Deckung der Ausgaben der ITF leistet. Ich möchte hier besonders auf eine Organisation verweisen, die viel mehr als normalerweise angenommen wird, bereit ist, ihr Licht unter dem Scheffel zu verbergen. Es ist aber dennoch so, daß einer unserer amerikanischen Mitgliedsverbände fast 25 Prozent der gesamten Ausgaben der ITF deckt. Diese Gewerkschaft hat bei der ITF eine sehr beträchtliche Zahl von Mitgliedern angemeldet.

Ihr habt die Erklärung des Kollegen Dekeyzer gehört, daß es von Vorteil wäre, wenn die Mitgliedsverbände durch eine Erhöhung der Zahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder höhere Beiträge leisteten. Man übersieht jedoch anscheinend, daß Gewerkschaften, die hohe Mitgliedsbeiträge an die ITF leisten möchten, bereits Gelegenheit hierzu geboten wird. Der Regionalfonds besteht aus Beiträgen in Höhe von mindestens 3 £ pro 1000 Mitglieder, und diejenigen, die für eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge sind, sind sich anscheinend nicht darüber im klaren, daß sie das gleiche Ziel durch eine Erhöhung ihrer Beiträge zum Regionalfonds erreichen können.

Meine eigene Organisation, und ich bin überzeugt, alle unsere übrigen Kollegen in Großbritannien hätten ihren Vorstand wahrscheinlich ohne besondere Schwierigkeiten veranlassen können, dem höheren der beiden Mitgliedsbeiträge zuzustimmen, da auch wir der Ansicht sind, daß sich die Beiträge, die wir alle leisten, gewiß bezahlt machen. Der Sache der Entwicklung der internationalen Gewerkschaftsbewegung wäre aber nicht gedient gewesen, wenn wir einen Vorschlag gutgeheißen hätten, der lediglich von den größeren und reicheren Organisationen befürwortet worden wäre. Unter diesen Umständen gelangte das Exekutivkomitee zu der Schlußfolgerung, daß wir in jenen Fällen, in denen keine ziffernmäßige Beschränkung der Beiträge besteht, nach eigenem Ermessen Beistand durch Zuschüsse zu verschiedenen Fonds leisten könnten.

Unsere Kollegen, die sich zugunsten einer 25prozentigen Erhöhung geäußert haben, bitte ich, dem Umstand Rechnung zu tragen, daß auch Gewerkschaften berücksichtigt werden müssen, die einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag entrichten, und einzusehen, daß eine 15prozentige Erhöhung sich letzten Endes als nützlicher erweisen würde, als eine 25prozentige.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Die Rednerliste ist erschöpft. Wünscht noch ein Redner dazu zu sprechen? — Das ist nicht der Fall.

Nun gestatten Sie mir den Versuch, aus der für mich etwas schwierigen Situation herauszukommen.

Freund Knight hat eine 30prozentige Erhöhung des bisherigen Beitrages vorgeschlagen, und zwar für die ersten 50.000 Mitglieder. Wenn ich mein Herz sprechen lassen dürfte, dann wäre ich dafür. Ich bin aber gleichzeitig Mitglied der Exekutive. Die Exekutive schlägt 15 Prozent vor. Dafür habe ich mich auch auszusprechen. Als zur Zeit Vorsitzender möchte ich bei der folgenden Abstimmung den goldenen Wege der Mitte wählen. Der Mittelweg ist die Erhöhung um 25 Prozent. Der Kongreß hat die Möglichkeit, dann darüber zu entscheiden.

Ich verfare also nach den gedruckt vorliegenden Vorschlägen, und zwar nach alter parlamentarischer Sitte bringe ich zunächst den am weitestgehenden Vorschlag zur Abstimmung, das ist der Vorschlag auf Erhöhung um 25 Prozent.

Wer mit der Erhöhung des Beitrages zur ITF um 25 Prozent einverstanden ist, den bitte ich um das Händenzeichen. — Ich bitte die Ordner, auszuführen. (Ruf: Die Delegiertenkarte soll gehoben werden! Nur die Delegierten sollen stimmen!) Ich bitte aufzustehen, damit man eine Übersicht bekommt. Ein Kollege soll auf der linken Seite auszählen, einer auf der rechten, damit man eine genaue Übersicht erhält. (Die Ordner teilen das Ergebnis mit: 26 Stimmen auf der linken Seite, 16 auf der rechten.)

Wer gegen die Erhöhung um 25 Prozent ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Das ist die Mehrheit.

Dann kommen wir zur Abstimmung über die 15prozentige Erhöhung. Wer dafür ist, daß der Beitrag um 15 Prozent erhöht wird, den bitte ich um ein Handzeichen. — Danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Durch die Zustimmung des Kongresses ist einstimmig die Beitragserhöhung um 15 Prozent erfolgt. (Beifall.)

Kollegen! Ich schlage vor, daß wir nach Entgegennahme einiger Mitteilungen durch den Generalsekretär, Freund Becu, für heute Schluß machen, um am Dienstag fortzufahren.

Kollege Becu hat das Wort zu einigen Mitteilungen.

**Der Generalsekretär** macht einige Mitteilungen über Änderungen des Zeitplans der Sektionskonferenzen. Außerdem bringt er in Erinnerung, daß Dienstag, den 24. Juli, um 9 Uhr eine Sitzung des Resolutionsausschusses stattfindet.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Einen Augenblick Ruhe bitte!

Wir haben noch eine Entscheidung zu fällen: Von wann an soll die Beitragserhöhung in Kraft treten: vom 1. Juli dieses Jahres oder vom 1. Januar des kommenden Jahres an?

Ich lasse darüber abstimmen. Wer dafür ist, daß die Beitragserhöhung um 15 Prozent am 1. Juli dieses Jahres in Kraft tritt, den bitte ich, die Hand zu heben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Das ist zweifelhaft. Wir müssen auszählen. Ich möchte so verfahren: Wer für den 1. Juli ist, den bitte ich, zu stimmen. Wer sich dabei der Stimme enthält, der ist für den 1. Januar 1957.

Also nochmals: Wer für den 1. Juli als Termin für die Beitragserhöhung ist, bitte ich um das Handzeichen. Ich bitte die Kollegen Ordner, auszuführen. (Die Ordner geben folgendes Ergebnis der Auszählung bekannt: links 49, rechts 31 Stimmen.)

Ich bitte die Kollegen, die gegen diesen Termin sind, jetzt um das Handzeichen. — Bitte auszählen! (Das durch die Ordner bekanntgegebene Ergebnis lautet: links 29, rechts 21 Stimmen.)

Damit ist der Vorschlag, die Beitragserhöhung ab 1. Juli dieses Jahres durchzuführen, mit 80 gegen 50 Stimmen angenommen. (Beifall. — Widerspruch und Unruhe.) Ich bitte um Ruhe. (Campbell meldet sich zu Wort.) Kollegen! Ich kann verstehen, daß Einwände bestehen, aber der Kongreß

hat beschlossen, und zwar mit einer Mehrheit von 80 gegen 50 Stimmen. Ich bitte, es deshalb bei diesem Beschluß zu belassen.

**F. Cousins** (Britischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender! Ich verlange nicht, daß der Beschluß rückgängig gemacht wird, aber ich bin überzeugt, daß die meisten Delegierten aus Großbritannien den Sachverhalt nicht richtig verstanden hatten. Soweit sich ersehen läßt, glaubten unsere amerikanischen Kollegen, daß der Beschluß mit Wirkung vom 1. Juli in Kraft treten sollte. Die meisten britischen Gewerkschaften hatten dagegen ihre Abrechnung für das laufende Jahr bereits abgeschlossen, und sie würden bei einer Neuberechnung der Mitgliedsbeiträge auf Schwierigkeiten stoßen. Wir hätten es gewiß vorgezogen, diesen Beschluß erst im Januar in Kraft treten zu lassen, damit wir ihn vorher unseren Vorständen vorlegen könnten.

**Der Vorsitzende:** Kollege Kummernuß hat das Wort.

**Kollege Kummernuß** (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr): Sehr verehrter Herr Präsident! Liebe Freunde! Wenn eben die Abstimmung in dieser Form ausgegangen ist, dann bist Du, lieber Kollege Präsident — Du mußt entschuldigen —, nicht ganz unschuldig daran. Du hast ausdrücklich erklärt, daß die Stimmen derjenigen Kollegen, die nicht für den 1. Juli stimmen wollen, anzuerkennen sind als Stimmen für den 1. Januar 1957. Das ist ausdrücklich von Dir gesagt worden. Ich nehme an, daß dadurch auch ein Mißverständnis entstanden ist.

Freunde! Ich möchte noch ganz kurz sagen: Das, was Kollege Klinga gesagt hat, unterstreiche ich und füge hinzu: Es war bisher in der Gewerkschaftsorganisation noch nicht möglich, daß Beitragserhöhungen nachträglich eingeführt werden können.

**J. Campbell** (Britischer Eisenbahnerverband): Im Einklang mit den Ausführungen des Vorredners muß ich im Namen des britischen Eisenbahnerverbandes definitiv die Erklärung abgeben, daß wir den Beschluß so auslegen werden, daß die beantragte Erhöhung der Mitgliedsbeiträge mit Wirkung vom Januar in Kraft treten solle. Darüber darf kein wie immer gearteter Zweifel bestehen. Ich glaube auch, daß bei vielen Delegierten im Zusammenhang mit der Abstimmung beträchtliche Verwirrung herrschte, und wenn sie vor die eindeutige Wahl zwischen dem 1. Juli 1956 und dem 1. Januar 1957 gestellt worden wäre, hätte sich das Ergebnis unschwer voraussagen lassen.

Die Ausführungen des Kollegen Cousins kann ich nur bekräftigen. Der britische Eisenbahnerverband bezahlt seine Mitgliedsbeiträge jährlich und pünktlich. Das gleiche trifft auf die übrigen britischen Verbände zu. Wir haben unsere Mitgliedsbeiträge für das laufende Jahr bezahlt, und ich erkläre kategorisch, daß wir uns von einer keineswegs eindeutigen Abstimmung über den Termin des Inkrafttretens der Erhöhung nicht beeinflussen lassen werden.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Um jedes Mißverständnis zu vermeiden, wiederhole ich die Abstimmung, und bitte, den Vorgang genau zu beachten. Wer für die Beitragserhöhung ist, und zwar ab 1. Juli dieses Jahres . . . (Unruhe und Zwischenrufe. — Christensson, Schweden, begibt sich zum Rednerpult und meldet sich zum Wort.) Ich bin bei der Abstimmung. Ich bitte zu entschuldigen, ich kann jetzt die Wortmeldung nicht zulassen, denn ich lasse jetzt abstimmen. (Zwischenrufe.)

Wer für die Beitragserhöhung ab 1. Juli dieses Jahres ist, bitte ich um ein Handzeichen. Bitte auszuzählen! (Die Ordner geben als Abstimmungsergebnis bekannt: links 39, rechts 21 Stimmen.)

Kollegen! Wir kommen jetzt zur zweiten Abstimmung.. Ich bitte, genau darauf zu achten. Wer für die Beitragserhöhung ab 1. Januar 1957 ist, den bitte ich um das Handzeichen. Bitte auszuzählen. (Das von den Ordnern ermittelte Abstimmungsergebnis lautet: links 42, rechts 64 Stimmen.) Für die **Beitragserhöhung ab 1. Januar 1957 sind 106 Stimmen** abgegeben worden, für die Beitragserhöhung **ab 1. Juli** dieses Jahres **60 Stimmen**. (Lebhafte Heiterkeit.)

Damit tritt die Beitragserhöhung ab 1. Januar 1957 in Kraft.  
Kollege Christensson!

**J. Christensson** (Schwedischer Transportarbeiterverband): Die bisherige Debatte muß als einigermaßen interessant bezeichnet werden. Erst fand eine Abstimmung statt, bei der diejenigen, die für einen gewissen Termin waren, ersucht wurden, ihre Zustimmung durch Handerheben zu erteilen, und die übrigen sollten nichts tun. Daraufhin waren einige Leute aus Gründen, die ich nicht verstehen kann, mit dem Ergebnis nicht einverstanden, und es hieß, daß ein Inkrafttreten der Erhöhung ab 1. Juli bei verschiedenen Gewerkschaften Schwierigkeiten hervorrufen würde. Als Ergebnis dieser Argumente kam es zu einer weiteren Abstimmung. Unseres Erachtens ist das keine faire Vorgangsweise. Sobald abgestimmt worden ist, muß das Ergebnis der Abstimmung anerkannt werden, selbst wenn einige damit nicht einverstanden sind. Ich muß sagen, ich kenne mich nicht mehr aus.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Der Kongreß hat endgültig beschlossen, die Beitragserhöhung ab 1. Januar 1957 eintreten zu lassen. Ich bitte, daß der Beschluß respektiert wird. Er ist jetzt gefaßt und er bleibt bestehen.

Damit möchte ich nun den Kongreß bis Dienstag, 10 Uhr, vertagen.

Der Kongreß ist vertagt.

**Unterbrechung der Beratungen: 11.50 Uhr.**

*Dienstag, 24. Juli 1956*

VORMITTAGSSITZUNG

**Tätigkeitsbericht (Schluß)**

**Einführung der 40-Stunden-Woche**

**Wiederaufnahme der Verhandlungen: 10 Uhr 15 Minuten**

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Mit dem Dank des Kongresses für den schönen Tag, den uns gestern die österreichischen Bruderorganisationen gewidmet haben, möchte ich den Kongreß eröffnen. Ich hoffe, daß alle Kollegen und Teilnehmer den gestrigen Tag gut überstanden haben und nun mit frischer Kraft in die Arbeit einsteigen können.

Zuerst einige Mitteilungen, die der Generalsekretär dem Kongreß machen wird.

**Der Generalsekretär** verliest Telegramme und Briefe, die der italienische Eisenbahnerverband, der argentinische Verband des Lokpersonals, die argentinische Vereinigung der Straßenbahner, der indonesische Seeleute-



verband, der Verband der Hafentarbeiter von Nigeria und Kamerun und der afrikanische Eisenbahnverband von Rhodesien an den Kongreß gerichtet hatten.

**Vorsitzender Jahn:** Wir danken allen Absendern der Telegramme und freuen uns der Teilnahme, die uns durch die Telegramme bewiesen wurde.

Ich möchte darauf hinweisen, daß die Vorschläge für den Generalrat bis Mittag hier im Büro eingereicht werden sollen. Einige sind bereits vorgelegt worden.

Dann erledigen wir **Punkt 5** der Tagesordnung: Tätigkeitsbericht für die Jahre 1954 und 1955. Wir haben den Tätigkeitsbericht bereits diskutiert, es bleibt uns noch übrig, das Schlußwort des Generalsekretärs Omer Becu entgegenzunehmen und danach über den Bericht abzustimmen. Das Wort hat Kollege Omer Becu.

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender und Kollegen! Bei meiner Berichterstattung über die Tätigkeit der ITF in den vergangenen zwei Jahren brachte ich die Hoffnung zum Ausdruck, daß man uns auch mit Kritik nicht verschonen würde, denn ich bin mir nur zu sehr der Tatsache bewußt, daß unsere bisherigen Bemühungen keineswegs zur vollständigen Zufriedenheit aller ausgefallen sind, selbst wenn die ITF in einer Anzahl von Fällen in der Lage gewesen ist, Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen um eine Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen ihrer Mitglieder auf konkrete Weise behilflich zu sein. Es tut mir eigentlich leid, daß so wenig konstruktive Kritiken laut geworden sind. Daraus ziehe ich jedoch nicht den Schluß, daß alles in schönster Ordnung ist, da ich mir des Umstandes bewußt bin, daß wir unsere Tätigkeit nach vielen Seiten ausdehnen müssen, bevor wir mit den Ergebnissen zufrieden sein können, was besonders auf gewisse Gebiete, wenn nicht Erdteile zutrifft.

Unsere erste und dringendste Pflicht haben wir denjenigen unserer Mitmenschen gegenüber zu erfüllen, die noch immer kein menschenwürdiges Dasein führen, und denen es nach wie vor am Allernotwendigsten für sich und ihre Familien mangelt. Millionen von Arbeitern, darunter Transportarbeitern, leben noch immer auf einem Existenzminimum. Ich will jedoch auf diesen Aspekt nicht weiter eingehen, da es sich hier um eine Frage handelt, mit der wir uns im einzelnen unter Punkt 11 der Tagesordnung beschäftigen werden.

Der nächste Punkt, auf den ich zu sprechen kommen möchte, betrifft die nach wie vor sehr beträchtlichen Unterschiede in der Entlohnung und den Arbeitsbedingungen der sozial fortgeschrittenen Länder, zum Beispiel in Europa. Es bleibt noch sehr viel zu tun übrig, um eine größere Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen herbeizuführen, die eine fast unerläßliche Voraussetzung für einen dauernden sozialen Fortschritt darstellt. Nur allzu oft entwickelt sich noch immer eine Konkurrenz auf Kosten der Arbeitnehmer zwischen verschiedenen Wirtschaftszweigen und verschiedenen Ländern. Dadurch werden die Arbeitnehmer in den Ländern mit den besten Bedingungen bei ihren Bemühungen um weitere Verbesserungen behindert, oder es kann sogar die Gefahr bestehen, daß sie des bereits Erreichten verlustig gehen. Diesem Problem müßte größere Aufmerksamkeit gewidmet werden,

um die längst fälligen Reformen durchführen zu können. Die ITF steht allen Mitgliedsorganisationen, die in dieser Hinsicht etwas unternehmen wollen, gerne zur Verfügung, denn sie kann herzlich wenig tun, solange unsere Mitgliedsverbände nicht selbst von der Dringlichkeit dieser Aufgabe überzeugt sind. Ich versichere Euch, daß das Sekretariat und das Exekutivkomitee jede von den Gewerkschaften ergriffene Initiative mit größter Bereitwilligkeit fördern und gern bereit sein wird, gemeinsame Bemühungen von Mitgliedsverbänden zu unterstützen, die auf eine Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen verschiedener miteinander konkurrierender Wirtschaftszweige und Länder abzielen. In diesem Zusammenhang, Herr Vorsitzender, möchte ich erwähnen, daß sich mehrere unserer Sektionen mit Arbeitsprogrammen beschäftigen, die die Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen bilden sollen. Ich hoffe, daß im Rahmen der Sektionen Übereinkommen über diese Programme erzielt werden wird, damit der Kongreß ihnen seine Zustimmung erteilen kann, wonach wir uns mit entsprechendem Nachdruck an die Aufgabe machen müssen, sie in größtmöglichem Umfange innerhalb kürzester Zeit zu verwirklichen. Diesen Arbeitsprogrammen der Sektionen messe ich als Mittel zur Konzentration und Konsolidierung der Tätigkeit der ITF die größte Bedeutung bei.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch das Problem der Koordinierung im Verkehrswesen. Hier wird ein Fortschritt häufig durch die Konkurrenz der Verkehrsträger verhindert.

Die Verkehrssachverständigen der Mitgliedsverbände der ITF, die dieses Problem studieren, haben betont, daß das Mindestanfordernis eine Angleichung der Arbeitsbedingungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern nach oben hin sei. Es liegt im Interesse aller Beteiligten, einander soweit wie möglich bei der Erreichung dieser Ziele behilflich zu sein. Es hat keinen Zweck, unsere Erwartungen lediglich an Regierungen und Politiker zu knüpfen, sondern es ist unsere Sache, uns jener Aspekte unserer Probleme anzunehmen, zu deren Lösung wir befähigt sind. Im Rahmen der Seeleutesektion habe ich bereits auf die Gefahr des mangelnden Interesses an internationalen Aktionen zu Zeiten des Wohlstandes verwiesen. Wenn schlechte Zeiten kommen, macht sich der Druck der Konkurrenz bemerkbar, und dann erwartet man von der Internationale, daß sie eine Lösung finde. Es ist wichtig, daß diese Erkenntnis nicht zu spät kommt und daß rechtzeitig Vorkehrungen getroffen werden, um einer solchen Situation gegebenenfalls Rechnung tragen zu können.

An dieser Stelle, Herr Vorsitzender, möchte ich auf die Kommentare unseres Kollegen T. Yates und unserer griechischen Kollegen von der Gewerkschaft der Seeleute verweisen, die sich auf das Problem der Schiffe unter den Schattenflaggen beziehen. Sowohl Kollege Yates als auch unsere griechischen Kollegen haben das Sekretariat zu seinen Erfolgen beglückwünscht. Ich möchte hier das Wort „Sekretariat“ unterstreichen, da keine Veranlassung besteht, irgendeinen unserer Mitarbeiter im Sekretariat besonders hervorzuheben, wo ein so ausgezeichnete Teamgeist herrscht, ohne den wir unsere Ziele nicht erreichen können.

Kollege Yates hat insbesondere den Hafentarbeiterverbänden für das auf diesem Gebiet Erreichte seinen Dank ausgesprochen. Ich möchte hier nicht weiter auf den Ernst der Lage eingehen, die sich aus dem

Problem der Schattenflaggen nicht nur für Seeleute und Hafenarbeiter, sondern für alle Schichten der Bevölkerung und die maritimen Länder ergibt. In erster Linie ist eine Ausweitung und Intensivierung der Tätigkeit der Seeleute und Hafenarbeiter geboten, denn sie haben ohne Zweifel eine hohe Verantwortung der Allgemeinheit gegenüber zu übernehmen. Das Problem ist jedoch, von so riesiger Tragweite, daß es unmöglich von diesen beiden Sektionen allein gelöst werden kann. Die Mitarbeit der gesamten Gewerkschaftsbewegung ist erforderlich, und ich hoffe daher, Herr Vorsitzender, daß der Kongreß die Resolution gutheißen wird, die ihm im Namen der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter vorgelegt wird. In dieser Resolution ergeht ein Appell an die allgemeine Gewerkschaftsbewegung und den IBFG um Beteiligung an der Kampagne zur Lösung des sehr ernstzunehmenden Problems der Schattenflaggen.

Kollege Metslov, der unsere estnischen Kollegen im Exil vertritt, hat unsere Aufmerksamkeit auf die Übel der kommunistischen Diktatur und die Ereignisse in Rußland seit dem Tode Stalins gelenkt. Anscheinend gibt es Leute, die glauben oder vorgeben zu glauben, daß sich in den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang etwas geändert habe. Soweit sich ersehen läßt, liegt nicht nur kein Beweis irgend eines nennenswerten Wandels vor, sondern die Versicherung, daß die kollektive Diktatur etwas anderes sei als die Diktatur eines Einzelnen, wird durch die Ereignisse Lügen gestraft. Daß sich an der Brutalität des kommunistischen Regimes nichts geändert hat, wurde durch die Ereignisse in Posen bewiesen, die man als schlimmste Auswüchse des Stalinismus bezeichnen kann. Ohne Zweifel wird sich der gesamte Kongreß der Auffassung anschließen, daß die Führer Sowjetrußlands nicht den geringsten greifbaren Beweis für ihre angebliche Gesinnungsänderung erbracht haben. Wir werden weiterhin gemeinsam mit der gesamten Gewerkschaftsbewegung und in enger Zusammenarbeit mit dem IBFG alles tun, was in unseren Kräften steht, um den unterdrückten und versklavten Völkern zu ihrer Freiheit zu verhelfen. Erst wenn die Führer Sowjetrußlands freie demokratische Wahlen zulassen, wenn sie sich nicht mehr davor fürchten, die Bevölkerung die ihr genehme Form der Regierung wählen zu lassen, können wir ihre Versprechen ernst nehmen.

Die Kollegen Tennant und Horst haben ein Problem angeschnitten, das zu Meinungsverschiedenheiten in der Zivilluftfahrt Anlaß gibt, nämlich das Problem der Beschäftigung in doppelter oder mehrfacher Eigenschaft. Mit dieser Frage hat sich die Sektion Zivilluftfahrt sehr eingehend beschäftigt.

Obwohl eine einmütige Stellungnahme keineswegs erreicht werden konnte, glaube ich, daß der Meinungs austausch, der stattgefunden hat, zu einer Abklärung der Lage beigetragen hat und daß im wesentlichen eine Einigung über die Maßnahmen zustande gekommen ist, die ergriffen werden müssen, um den Absichten gewisser Luftverkehrslinien und Herstellerfirmen zuvorzukommen.

Auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Schulung haben die Gewerkschaften in der Zivilluftfahrt noch ein beträchtliches Arbeitspensum zu erledigen, da das Gewerkschaftsbewußtsein gewisser Kategorien dieses Personals noch sehr zu wünschen übrig läßt. Wir haben zwar bei der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt auf internatio-

naler Ebene beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen, und der Sektion Zivilluftfahrt der ITF, die erst 1949 ins Leben gerufen wurde, gehört bereits ein Drittel aller für gewerkschaftliche Erfassung in Betracht kommenden Arbeitnehmer an, aber es bleibt noch sehr viel zu tun übrig, um für diese Sektion den gleichen Status zu erreichen, wie ihn die übrigen Sektionen der ITF besitzen. Wir können jedoch sicher sein, daß Fortschritte erzielt werden, und wir sind überzeugt, daß wir unser Tätigkeitsgebiet im Rahmen dieses überaus wichtigen Verkehrsträgers weiter zu entwickeln in der Lage sein werden.

Nun komme ich zu den Kommentaren von Kollege Pequeno aus Brasilien. Er erwähnte die stetig zunehmende Tendenz, Sitzungen der Industrieausschüsse der IAO in langen Zeitabständen abzuhalten. Als typisches Beispiel führt er an, daß der Binnenverkehrsausschuß, der für die ITF besonders wichtig ist, frühestens im März 1957 zusammentreten werde. Dies würde bedeuten, daß seit der letzten Tagung dieses Ausschusses über 3 Jahre vergangen sein werden. Früher galt als Regel, daß die Ausschüsse alle 1½ Jahre zusammentreten sollen; aber die reaktionären Kräfte im Verwaltungsrat des IAA, sowohl unter den Arbeitgebern als auch Regierungen, bemühen sich nach besten Kräften, die Tätigkeit der IAO einzuschränken. Man muß sich sogar überlegen, ob das Endziel nicht die völlige Abschaffung der Industrie-Ausschüsse sein könnte, da sie gewissen Leuten seit ihrer Gründung ein Dorn im Auge sind. Wir werden hier auf diesem Kongreß mit größtem Nachdruck gegen diesen Sachverhalt protestieren, aber das wird nicht genügen, um Abhilfe zu schaffen.

In gewissen Kreisen möchte man die Schuld der IAO als solcher in die Schuhe schieben, aber das ist eine oberflächliche Einstellung.

Ein beträchtlicher Teil der Verantwortung obliegt hier der Gewerkschaftsbewegung, die bei ihren Regierungen den größtmöglichen Einfluß geltend machen muß. Es kommt häufig vor, daß von gewerkschaftlicher Seite auf irgend einer Tagung der IAO ein Protest erhoben wird, aber manchmal wird bei der Rückkehr in die Heimatländer alles wieder vergessen, anstatt daß weiterhin Druck ausgeübt und versucht wird, die öffentliche Meinung in unserem Sinne zu beeinflussen.

Was die gewerkschaftliche Lage im Heimatlande des Kollegen Pequeno betrifft, möchte ich ihn in erster Linie dazu beglückwünschen, daß er keinen Augenblick gezögert hat, seine Organisation der ITF anzuschließen, sobald die brasilianische Regierung als Ergebnis der Intervention der Delegation der ITF anlässlich ihrer letzten Brasilienreise ihre Zustimmung erteilt hatte. Ich weiß, daß Kollege Pequeno schon immer auf diesen Augenblick gewartet hat, und bin überzeugt, daß es ihm genauso wie uns allen große Freude bereitet hat, daß seine Gewerkschaft unserer großen internationalen Familie angehört.

Pequeno hat auch die Bemühungen der ITF um Ausweitung ihrer Tätigkeit in Lateinamerika erwähnt. Ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, daß die ITF als erste internationale Organisation ein wirkliches Interesse an der Entwicklung der freien Gewerkschaftsbewegung in diesem Teil der Welt an den Tag legte. Bereits Anfang der dreißiger Jahre errichtete der damalige Generalsekretär Edo Fimmen im Sekretariat eine lateinamerikanische Abteilung, und seither stehen wir fortwährend mit den freien und unabhängigen Transportarbeiter-Gewerkschaften jenes

Erdteils in Verbindung. Wir wissen, daß unsere Kollegen in Lateinamerika die Errichtung des Büros der ITF in Mexiko-City begrüßen. Ich bin überzeugt, daß dieses Büro weitgehend zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Transportarbeitern Lateinamerikas und der ITF beitragen wird. Unsere Kollegen aus Lateinamerika und insbesondere unser Freund Salabarría kamen auf die Tyrannei des Diktators Trujillo in der Republik Santo Domingo zu sprechen. Auf Grund der Informationen, die uns zur Verfügung stehen, läßt sich ohne weiteres feststellen, daß die dortige Diktatur so brutal ist, wie es eine derartige Regierungsform nur sein kann. Der Kongreß wird sich ohne Zweifel unseren lateinamerikanischen Kollegen nicht nur dahingehend anschließen, daß wir das Regime Trujillos auf schärfste Weise verurteilen, sondern auch daß wir versprechen, uns nach besten Kräften zu bemühen, ein Ende dieses Regimes herbeizuführen. Auf der letzten Sitzung des Vorstandes des IBFG wurde eine Resolution angenommen, in der außer anderen Organisationen auch die ITF ersucht wird, die Möglichkeit eines Embargos aller Transporte nach und von Santo Domingo in Erwägung zu ziehen, das sobald wie möglich in Kraft zu treten hätte. Das Exekutiv-Komitee der ITF wird ohne Zweifel bereit sein, diesen Appell wohlwollend zu erwägen und gemeinsam mit dem IBFG mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln versuchen, eine Lösung dieser wichtigen Frage herbeizuführen, von der Millionen Menschen berührt werden.

Nun komme ich zu einem wichtigen Problem, das von den Kollegen Christensson und Kummernuß angeschnitten wurde: Beide meinten, es könnte die Zeit gekommen sein, um auf unseren Beschluß hinsichtlich der jugoslawischen Gewerkschaften zurückzukommen. Wohl hat keiner der beiden Kollegen einen eigentlichen Beitritt zu unserer Organisation befürwortet. Kollege Christensson macht jedoch den Vorschlag, die jugoslawischen Gewerkschaften zu unseren Sektions-Konferenzen einzuladen. Die Tatsache wurde erwähnt, daß Delegierte von Gewerkschaften verschiedener Länder Jugoslawien besucht und Konferenzen der jugoslawischen Transportarbeiterverbände beigewohnt haben, und daß diese Besuche in einer Reihe von Fällen von Gastdelegierten der jugoslawischen Gewerkschaften erwidert worden seien. Wir können als ITF unseren Mitgliedsverbänden keine Anweisungen erteilen. Sie sind vollkommen selbständig, und es ist immer unsere Pflicht und unser Wunsch, diese Selbständigkeit zu achten. Die ITF beabsichtigt jedoch nicht, organisatorische Beziehungen zur Gewerkschaftsbewegung Jugoslawiens herzustellen.

Die ITF als solche hat auch niemals eine Untersuchung der Lage der jugoslawischen Gewerkschaftsbewegung durchgeführt. Es besteht jedoch ein Übereinkommen zwischen dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten, demzufolge alle Fragen der allgemeinen Gewerkschaftspolitik dem IBFG überlassen bleiben. Mit diesem Problem der gewerkschaftspolitischen Beziehungen zwischen dem IBFG und den jugoslawischen Gewerkschaften hat man sich im Rahmen des IBFG gründlich beschäftigt. Als Ergebnis der Beratungen gelangte man zu der Schlußfolgerung, daß der Gedanke einer Aufnahme der jugoslawischen Gewerkschaften abgelehnt werden müsse, da sie nicht als freie demokratische Organisationen bezeichnet werden können. Demgemäß kann auch die ITF als solche keine Beziehungen mit ihnen aufnehmen, solange wir an dem Übereinkommen mit dem IBFG festhalten. Es ist richtig, daß zwei internationale Berufssekretariate, wie Kollege Christensson erwähnte, jugo-

slawische Mitgliedsverbände aufweisen. Dieser Umstand wurde den betreffenden IBS anlässlich des letzten Kongresses des IBFG, der hier vor einem Jahr stattfand, vorgeworfen und es wurde ihnen nahegelegt, sich an die von ihnen freiwillig eingegangenen Verpflichtungen zu halten. Eines müssen wir in der Gewerkschaftsbewegung einsehen, nämlich, daß sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene ein Mindestmaß an Disziplin gewahrt bleiben muß. Ich hoffe, daß sich der Kongreß dieser Auffassung anschließen wird.

Weitere Redner haben Probleme berührt, die direkt mit der Tätigkeit der Sektionen oder mit Resolutionen in Zusammenhang stehen, die von Mitgliedsverbänden eingereicht worden sind. Hier handelt es sich um Angelegenheiten, die in den Berichten der Sektionskonferenzen und des Resolutionsausschusses behandelt werden, wo sie eingehend besprochen worden sind. Ich brauche sie daher bei meiner Antwort auf die im Rahmen der Diskussion über den allgemeinen Tätigkeitsbericht aufgeworfenen Fragen nicht zu erwähnen.

Abschließend möchte ich zwei Feststellungen machen:

Erstens werden wir uns in der kommenden Periode immer eingehender mit den Problemen verschiedener Sektionen beschäftigen müssen und — wie ich im Bericht erwähnte — versuchen, sie durch gemeinsame Bemühungen zu lösen.

Zweitens werden wir uns mit größtmöglicher Energie der Förderung der Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung in den unterentwickelten Ländern widmen müssen. Es handelt sich hier nicht nur um eine konkrete Verpflichtung und praktische Notwendigkeit, sondern auch um eine Vorbedingung für den Ausbau der ITF zu einer weltweiten Organisation im wahren Sinne des Wortes. Wenn wir unsere Tatkraft der Lösung dieser beiden Aufgaben zuwenden, bin ich überzeugt, daß wir bei unserem Tätigkeitsbericht an den nächsten Kongreß der ITF in zwei Jahren in der Lage sein werden, auf ausgezeichnete Resultate hinzuweisen.

**Vorsitzender Jahn:** Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Bericht. Ich lasse über den gesamten Tätigkeitsbericht abstimmen. Wer dem Tätigkeitsbericht und dem Schlußwort des Generalsekretärs seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. — Danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltung? — Ich stelle fest, daß der Tätigkeitsbericht mit allen Stimmen bei einer Enthaltung **akzeptiert** worden ist. (Beifall).

Damit darf ich diesen Punkt der Tagesordnung abschließen mit der Feststellung, daß sowohl Diskussion als auch Schlußwort und der Tätigkeitsbericht, der uns schriftlich vorliegt, als ein Höhepunkt dieser Konferenz und dieses Kongresses bezeichnet werden können und müssen.

Ich danke im Namen des Kongresses für die Tätigkeit unseres Sekretariats und komme somit zum nächsten Punkt der Tagesordnung:

#### **Punkt 9: Einführung der 40-Stunden-Woche**

Die einführenden Worte hierzu spricht zuerst George Harrison, ihm folgt Hans Duby, Schweiz. Harrison hat das Wort.

**G. Harrison** (U. S. Railway Labor Executives Association):

Herr Vorsitzender und Kongreßdelegierte: Ich leiste mit großem Vergnügen der Einladung des Vorsitzenden Folge, zu Punkt 9 der Tagesordnung

und Bericht C 6 Stellung zu nehmen, der an die Delegierten verteilt worden ist und sich auf die 40-Stunden-Woche bezieht.

Ich habe den Bericht C 6 mit beträchtlichem Interesse studiert und habe mit gewisser Enttäuschung feststellen müssen, daß in den freien Ländern der Welt in den letzten 20 Jahren auf dem Wege zur Einführung der 40-Stunden-Woche keinerlei wesentliche Fortschritte erzielt worden sind. Aus dem Bericht habe ich den Eindruck gewonnen, daß man in den vergangenen 20 Jahren immer wieder vorgegeben oder geglaubt hat, der Zeitpunkt für gewerkschaftspolitische Maßnahmen zwecks Einführung der 40-Stunden-Woche wäre nicht geeignet oder günstig. Dieser Aspekt der Frage veranlaßte mich zu der Überlegung, daß die Erfahrung unserer amerikanischen und kanadischen Eisenbahner bei der Behandlung dieser Frage für unsere Kollegen aus anderen der ITF angeschlossenen Ländern von Interesse und gewissem Wert sein könnten.

Wenn man auf die Jahre 1922 bis 1929 in den USA zurückblickt, kann man feststellen, daß in dieser Zeit die amerikanische Wirtschaft einen riesigen Aufschwung zu verzeichnen hatte. Es war eine der intensivsten Perioden der wirtschaftlichen Expansion in den USA, der Entwicklung der Produktivität der Arbeitnehmer, gestützt auf die Einführung neuer Maschinen, neuer Arbeitsmethoden und neuer Methoden der Betriebsführung. Während dieser Zeit erzielten die Gewerkschaften hinsichtlich der Verkürzung der Arbeitszeit oder der Zahl der Arbeitsstunden, die als Arbeitswoche anerkannt war, kaum irgendwelche Fortschritte. Was die Erhöhung der Löhne betraf, konnten gewisse Fortschritte erreicht werden, aber im großen und ganzen mußte festgestellt werden, daß die Produktivität, die sich auf die vorhin angeführten Verbesserungen stützte, die Kaufkraft der Bevölkerung unseres Landes bei weitem überschritt. Als Ergebnis dieser Entwicklung kam es in den Vereinigten Staaten zu einem katastrophalen Zusammenbruch der Wirtschaft, allgemeiner Arbeitslosigkeit mit all den Härten, von denen eine das ganze Land erfassende katastrophale Depression begleitet ist. Wir waren uns dieser Entwicklung zwischen 1922 und 1929 bewußt, aber unsere Gewerkschaftsbewegung besaß weder die Stärke noch die Kampfkraft, die erforderlich gewesen wären, um den Arbeitgebern Widerstand leisten zu können. Mit der Depression und der unserer Bevölkerung gebotenen Gelegenheit, die Auswirkungen dieser Entwicklung zu studieren, entstand jedoch die Überlegung, daß es möglich sein müsse, eine gesunde Volkswirtschaft mit der Möglichkeit der Vollbeschäftigung in der Wirtschaft zu verbinden. Der breiten Masse der Bevölkerung, die sich ihren Lebensunterhalt in der Wirtschaft verdient, mußte eine weitgehende Beteiligung an den Ergebnissen der gemeinsamen Bemühungen von Kapital und Arbeit eingeräumt werden, die man in den Vereinigten Staaten als System der liberalen Marktwirtschaft bezeichnet. Und so kam es, daß unsere Regierung damals in dem Bemühen, der wirtschaftlichen Depression Einhalt zu gebieten und die Sanierung der Volkswirtschaft zu erreichen, eine Reihe von Maßnahmen ergriff, um die Fehlleistungen wieder gutzumachen, die sich in jenen zehn Jahren ereignet hatten.

Einer unserer ersten Programmpunkte zielte auf die Einführung eines Mindestlohnes ab. Die danach verabschiedete Gesetzgebung erhielt die Bezeichnung Fair Labour Standards Act und setzte eine Höchstarbeitswoche von 40 Stunden — 8 Stunden pro Tag — fest. Das Gesetz sah jedoch keine Wahrung des Niveaus der Gehälter oder Löhne vor, die der Arbeitnehmer für die früher übliche längere Arbeitswoche von 48 bzw. 56 Stun-

den erhalten hatte. Die unmittelbare Auswirkung der Gesetzgebung war die Verteilung des Volumens der Beschäftigung. Die Kaufkraft der Arbeiter wurde durch die Einführung des Gesetzes über einen vorgeschriebenen Mindestlohn von 40 Cents pro Stunde etwas erhöht, es stellte sich jedoch bald heraus, daß weitere Lohnerhöhungen erfolgen mußten, da unsere Unfähigkeit, die Erzeugnisse unserer Wirtschaft abzunehmen, immer deutlicher zutage trat. Daraufhin begannen die Gewerkschaften in einer günstigen politischen und wirtschaftspolitischen Atmosphäre, die Gewerkschaftsbewegung aufzubauen und zu entwickeln mit dem Ziele, wie ich bereits erwähnt habe, dem dauernden Druck, der immer höheren Produktion entgegenzuwirken, die der Kaufkraft unserer Bevölkerung immer mehr vorausseilte.

Als Ergebnis der unablässigen energischen Kampagne der Gewerkschaften in den Jahren 1938—40 waren wir in der Lage, den Stundenlohn des industriellen Arbeiters um 20 Prozent zu erhöhen und gleichzeitig eine wesentliche Steigerung der Produktion zu erreichen. Auf diese Weise war 1940 in den wichtigsten Wirtschaftszweigen der USA bereits die 40-Stunden-Woche in Kraft, wobei die Arbeiter den gleichen Lohn erhielten wie früher für die längere Arbeitswoche von 48 bzw. 56 Stunden.

Die Beschränkung der Arbeitswoche führte zur Schaffung vieler zusätzlicher Arbeitsplätze, denn der Arbeitgeber, der einen Arbeitnehmer länger als 40 Stunden pro Woche oder 8 Stunden pro Tag beschäftigte, sah sich gezwungen, einen 50prozentigen Aufschlag zum normalen Lohn zu zahlen und diese Verpflichtung führte zur Schaffung vieler zusätzlicher Beschäftigungsmöglichkeiten.

Die Eisenbahner in den USA wollten von dieser Verkürzung der Arbeitszeit ohne Fortzahlung der für die frühere Arbeitswoche gewährten Entlohnung nichts wissen, und so leiteten wir über unsere Gewerkschaften mit den Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen über eine 5-Tage-Woche mit Bezahlung für 6 Tage in die Wege. Im September 1949 setzten wir auf allen Eisenbahnlinien des Landes die 5-Tage-Woche mit Entlohnung für 6 Tage durch, zuzüglich einer Lohnerhöhung um 7 Cents pro Stunde. Das Nettoergebnis war also eine Verkürzung der Arbeitszeit von 48 Stunden auf 40 und eine Erhöhung des Lohnes für 8 Stunden im Tage mit zusätzlichen 56 Cents pro Tag für 5 Tage in der Woche. Bei unseren Kollektivvertragsverhandlungen mit Beamten der Eisenbahnverwaltung führten sie als Antwort auf unsere Forderungen nach Einführung der 5-Tage-Woche selbstverständlich das Argument ins Treffen, daß sich aus einer Bezahlung für 6 Tage bei einer 5tägigen Arbeitswoche eine Erhöhung der Lohnsumme um ungefähr 20 Prozent ergeben würde. Außerdem erklärten sie, die Zahl der Arbeitskräfte würde um 20 Prozent erhöht werden müssen, um die Einbuße an Arbeitszeit gutzumachen, die sich aus der Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 40 Stunden ergeben würde. Wir wiesen natürlich auf die enormen Fortschritte hin, die in den vorhergehenden Jahren erzielt worden waren und die — wie ich bereits betont habe —, zu einer Erhöhung der Produktivität der Eisenbahner geführt hatten. Wir verwiesen auf die riesigen Fortschritte, die auf dem Gebiete der Antriebskraft erzielt worden waren, die Ersetzung der Dampflokomotive durch Diesellokomotiven, die Einführung von Maschinen in Büros, aus der sich beträchtliche Einsparungen an Arbeitskräften ergeben hatten, Verbesserungen des Signal- und Nachrichtenvermittlungssystems, Verbesserungen des Oberbaus durch Einführung schwererer Schie-



nen, bessere Bettungen und Ausschaltung vieler früher für notwendig erachteter Dienste, die jedoch von den Eisenbahnverwaltungen selber im Laufe der Jahre als entbehrlich abgeschafft worden waren und für die Bedienung des reisenden Publikums und der verladenden Wirtschaft unseres Landes nicht mehr notwendig waren.

Wir prüften die Auswirkungen des Übergangs von einer sechstägigen, 48-stündigen Arbeitswoche zu einer 5-Tage-Woche mit 40 Stunden sowie die offiziellen Statistiken der für das Eisenbahnwesen zuständigen Behörde, die auf den monatlichen Tätigkeitsberichten der Eisenbahngesellschaften beruhen. Als Ergebnis dieser Untersuchungen fanden wir heraus, daß die Eisenbahngesellschaften in den ersten 8 Monaten des Jahres 1949, Januar bis Ende August, und unter Zugrundelegung des gesamten Beförderungsaufkommens während dieser Zeit, in der Lage waren, in den ersten 8 Monaten des Jahres 1950, d. h. nach Einführung der 40-Stunden-Woche, ohne einen Abbau der Löhne und einschließlich der Lohnerhöhung von 56 Cents pro Tag, im wesentlichen das gleiche Verkehrsaufkommen bei Bezahlung der gleichen Lohnsumme und so gut wie unveränderter Arbeitszeit bewältigen konnten. Dies gelang ihnen durch Einführung neuer Arbeitsmethoden, neuer Maschinen, Ausschaltung gewisser Arbeiten, die früher am 6. und 7. Tage durchgeführt wurden, da sich bei einer Prüfung aller Kostenfaktoren ergeben hatte, daß diese Arbeiten nur an 5 Tagen pro Woche benötigt wurden. Als Ergebnis des von unseren Gewerkschaften auf die Eisenbahnverwaltungen ausgeübten Drucks konnte daher allgemein eine 5-Tage-Arbeitswoche unter Fortzahlung der Entlohnung für 6 Tage sowie eine Erhöhung der Löhne um 56 Cents pro Tag durchgesetzt und gleichzeitig den Arbeitern bessere Möglichkeiten der Freizeitgestaltung eingeräumt werden. Außerdem konnte dadurch der allgemeine Standard der Gesundheit und Hygiene gehoben und die Betriebssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig stellte die überaus rasche technologische Entwicklung, die in den USA nach wie vor vor sich geht, die Einführung automatischer Geräte, besseren Materials und besserer Methoden der Betriebsführung eine Gegenmaßnahme gegen einen allzu raschen Abbau von Arbeitskräften dar. Eine beträchtliche Vergeudung von Arbeitszeit und Material konnte gleichfalls ausgemerzt werden.

Nun werdet Ihr Euch fragen, wie ist denn das alles möglich, wenn eine Eisenbahn ihren Betrieb 24 Stunden im Tage an 7 Tagen in der Woche und 365 Tagen im Jahre aufrechterhalten muß? Den Erfordernissen des Dienstes trugen wir auf folgende Weise Rechnung: Für jene Sparten des Betriebes, die an 5 Tagen in der Woche arbeiten mußten, setzten wir eine Arbeitswoche von Montag bis Freitag fest, wobei für Arbeit am Samstag und am Sonntag entsprechende Überstundenentlohnung zu bezahlen ist. Dadurch konnte erreicht werden, daß die Mehrzahl der Eisenbahner von Montag bis Freitag arbeitet und am Ende der Woche zwei aufeinander folgende Ruhetage genießt. In Zweigen des Eisenbahnbetriebs, wo an 6 Tagen in der Woche gearbeitet werden muß, findet eine Staffelung der Arbeitskräfte statt, wobei eine Gruppe von Montag bis Freitag und die andere von Dienstag bis Samstag arbeitet. Die von Montag bis einschließlich Freitag beschäftigten Arbeitskräfte haben Samstag und Sonntag frei. Diejenigen, die von Dienstag bis einschließlich Samstag arbeiten müssen, haben Sonntag und Montag frei. Muß dagegen an 7 Tagen in der Woche gearbeitet werden, was jedoch nur auf einen äußerst geringen Teil des gesamten Eisenbahnbetriebs zutrifft, findet eine Staffelung der Arbeits-

kräfte von Montag bis einschl. Freitag, Dienstag bis einschl. Samstag, und Mittwoch bis einschl. Sonntag statt, so daß jede dieser Gruppen an fünf aufeinander folgenden Tagen Arbeit leistet und danach zwei aufeinander folgende Tage frei hat. Bei der ersten Gruppe sind diese freien Tage Samstag und Sonntag, bei der zweiten Sonntag und Montag, und bei den von Mittwoch bis Sonntag beschäftigten Montag und Dienstag.

Nachdem sich diese Maßnahmen in der Praxis bewährt hatten und die Betriebsleitungen bewiesen hatten, daß ihnen enorme Möglichkeiten offen standen, um die Produktivität zu erhöhen und viele früher für notwendig gehaltene Arbeiten auszuschalten, leiteten wir über unsere Gewerkschaften weitere wirtschaftspolitische Aktionen zur Erhöhung des Standards der Entlohnung in die Wege, um mit der erhöhten Produktivität unserer Wirtschaft Schritt halten zu können. Heute glauben wir in den USA, daß die Zeit zu einer weiteren Kürzung der Arbeitswoche gekommen ist. In einer ganzen Reihe von wichtigen Wirtschaftszweigen unseres Landes wird jetzt an 7 Stunden im Tage, 5 Tagen und 35 Stunden pro Woche gearbeitet, wobei höhere Löhne gezahlt werden, als seinerzeit für eine 40-Stunden-Woche.

Die in den USA eingeführten Maßnahmen gelangten kurz nachher auch in Kanada zur Anwendung. Was ich über die Entwicklung der 40-Stunden-Woche in den USA erwähnt habe, trifft auch auf Kanada zu. Alle kanadischen Eisenbahner arbeiten an 5 Tagen einer 40stündigen Arbeitswoche und die Vorkehrungen zur Gewährleistung eines ununterbrochenen Dienstes durch Staffelung der Arbeitskräfte sind in Kanada im wesentlichen die gleichen wie in den USA. Ebenso sind in Kanada weitere Schritte zur Erhöhung der Löhne unternommen worden, um das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage zu wahren und der breiten Masse der arbeitenden Bevölkerung einen fairen Anteil an den von ihr hergestellten Gütern zuzusichern.

Ich bin mir selbstverständlich der Tatsache bewußt, daß zwischen den grundlegenden wirtschaftspolitischen Problemen der vielen Länder der Welt beträchtliche Unterschiede bestehen. Ich möchte aber dennoch betonen, daß der Zeitpunkt für die Einführung der 5-Tage-Woche, wenn man den Politikern und Unternehmern Gehör schenkt, nie der geeignete sein wird. (Beifall). Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß der wichtigste Ansporn zur Erhöhung der Produktivität der von den Gewerkschaften ausgeübte Druck in der Richtung höherer Löhne und einer kürzeren Arbeitszeit ist. Die Unternehmer werden Mittel und Wege ausfindig machen, um die neuen Maschinen einzuführen, noch bevor Ihr auf sie einen Druck ausübt, um aus Euch für den gleichen Lohn mehr herauszuholen, als mit der alten Maschine möglich war, und wenn Ihr die Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung mit einem steigenden Lebensstandard erwartet, müssen die Gewerkschaften auf die Unternehmer den erforderlichen Druck ausüben, um der breiten Masse der arbeitenden Bevölkerung ihren Anteil an den Ergebnissen der erhöhten Produktivität zu verschaffen.

Nun, ich will mich hier nicht über Grundsätze der Gewerkschaftspolitik philosophisch auslassen, soweit sie den Beitrag des Arbeitnehmers zur Wirtschaft betreffen, denn davon versteht Ihr alle mehr als ich, aber ich möchte lediglich betonen, daß bei uns die Auffassung vorherrscht, die Wirtschaft sei für die Allgemeinheit da, aber nicht der Arbeiter für die Wirtschaft. Wenn im Rahmen unseres Wirtschaftssystems kein Beitrag zu

einer dauernden Verbesserung des Lebensstandards der breiten Masse der Bevölkerung unseres Landes geleistet werden kann, bedeutet das, daß wir es versäumen, die uns zur Verfügung stehenden geistigen und materiellen Hilfsquellen so einzusetzen, wie vernunftbegabte Menschen sie einsetzen sollten, nämlich zum Nutzen aller.

Nun, Herr Vorsitzender, ich habe längere Zeit in Anspruch genommen, als meine Absicht war. Ich danke dafür, daß mir Gelegenheit geboten wurde, etwas über unsere Erfahrungen in den Vereinigten Staaten mitzuteilen, und hoffe, daß ich einen positiven Beitrag zur Diskussion geleistet habe. Ich danke Euch. (*Lauter Beifall.*)

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke George Harrison für seinen außerordentlich lehrreichen und nachahmenswerten Bericht. Ich glaube, er wird Ansporn sein für alle Organisationen auf diesem Kontinent, es den amerikanischen Gewerkschaften so bald wie möglich nachzutun. Dabei scheint mir eine Frage noch offen zu sein: die Frage der Freizeitgestaltung; denn wir wollen endlich zu dem Ergebnis kommen, daß der Mensch nicht nur lebt, um zu arbeiten, sondern daß er arbeitet, um zu leben, nach den Grundsätzen moderner Zivilisation und Kultur.

Ich danke also unserem Freund Harrison für seinen außerordentlich wertvollen Bericht und bitte nun Freund Düby, das Wort zu nehmen.

**Referent Hans Düby** (Schweiz. Eisenbahnerverband): Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Kollegen! Ich habe ebenfalls mit großem Interesse Kenntnis genommen von dem Bericht C-6 des Sekretariats der ITF über die Verkürzung der Arbeitszeit. Ganz richtig wird in den allgemeinen Überlegungen dieses Berichts dargestellt, daß das Hauptziel der Gewerkschaften immer war und ist, die Erhöhung der Löhne einerseits und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen andererseits, wobei ich die Frage der Verkürzung der Arbeitszeit mit einbeziehe.

Heute wollen wir uns kurz mit der Frage der Verkürzung der Arbeitszeit befassen.

Dem Bericht des Sekretariats ist zu entnehmen, daß sich die Gewerkschaften national und international ständig mit dieser Frage befaßt haben. Wir haben soeben die Stimme Amerikas vernommen, bekanntlich eine mächtige Stimme auch innerhalb der ITF. Ich gestatte mir aber doch ganz bescheiden hier anzuführen, daß die Verhältnisse eben von Land zu Land verschieden sind und daß die Verhältnisse insbesondere verschieden sind in Europa gegenüber der Situation in Amerika und Kanada. Aber wir gestehen neidlos, daß unsere Freunde und Kollegen aus Amerika und Kanada einen Schritt weiter sind, und wir beglückwünschen sie von Herzen dazu.

Ich gestatte mir hier auf die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den europäischen Ländern hinzuweisen. Wir haben, abgesehen von einigen Staaten, die bereits — auf dem Papier zumindest — die 40-Stunden-Woche eingeführt haben, Staaten, die die 48-Stunden-Woche haben, die zum Teil in gewissen Sparten des Verkehrs noch die 56-Stunden-Woche kennen, und andere Verhältnisse mehr. Dort, wo in europäischen Staaten die 40-Stunden-Woche oder die 44-Stunden-Woche eingeführt war oder ist, ist das mehr oder weniger auf dem Papier geschehen. Heute ist, wirtschaftlich gesehen, die Situation so, daß wohl nach den gesetzlichen Bestimmungen 40 oder 44 Stunden gearbeitet werden muß, daß aber darüber hinaus

8, 10, 12, 16 und mehr Stunden Überzeit gearbeitet werden muß, um die Arbeit überhaupt bewältigen zu können. Das hat unserer Meinung nach, auf die Dauer gesehen, keinen Sinn. Es hat keinen Sinn, auf dem Papier die Arbeitszeit auf 40 oder 44 Stunden zu verkürzen und in der Tat und Praxis 48, 56 und mehr Stunden zu arbeiten.

Die Verhältnisse sind eben auch innerhalb des Verkehrs, innerhalb der Verkehrssektoren grundsätzlich voneinander verschieden. Während beispielsweise bei den Eisenbahnern die Arbeitszeit in den europäischen Ländern in der Regel bereits gesetzlich geregelt ist, ist das in den anderen Sparten des Verkehrs nicht der Fall. Auf dem privaten Sektor des Verkehrswesens ist noch in vielen Ländern die Situation so, daß sie als unbefriedigend bezeichnet werden muß.

Ich habe hier das Organ der Gewerkschaft der Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr von Österreich — also des Verbandes unseres Freundes Brosch — vor mir. Hier steht in einem Artikel mit der Schlagzeile: Schluß mit der 100-Stunden-Woche — ich zitiere wörtlich: „Der Gewerkschaft“ — der österreichischen Gewerkschaft — „sind Fälle bekannt, in denen Fernverkehrsfahrer in der Saison wöchentlich im Durchschnitt 107 Stunden, Lastfuhrwerkschauffeure 79 und Autobuslenker 93 Stunden gearbeitet haben. Ein besonders krasser Fall ist aus dem Autobusgewerbe bekannt: eine Arbeitswoche mit 116 Arbeitsstunden! Diese übermäßigen Überstundenleistungen führen nicht nur zur gesundheitlichen Schädigung des Fahrers, sondern sie erhöhen auch die Gefahr von schweren Verkehrsunfällen, da Lenksicherheit und Reaktionsvermögen des Fahrers durch die Übermüdung verringert sind.“

Ich habe dieses Zitat aus einem Organ unserer Gewerkschaftsfreunde von Österreich hier lediglich deswegen gebracht, um darzutun, wie verschieden die Verhältnisse sind, und daß man einerseits in einer Sparte des Verkehrswesens gesetzliche Bestimmungen hat, die man mehr oder weniger übertritt, und daß man andererseits in anderen Sparten des Verkehrs eben keine Bindungen hat und in bezug auf die Arbeitszeit vollständig frei ist. Ich wollte damit also nur zeigen, daß die Unterschiede groß sind; eine Vereinheitlichung der Arbeitszeit in allen Sektoren des Verkehrs wäre selbstverständlich mit Rücksicht auf die fortschreitende Rationalisierung in den Betrieben und mit Rücksicht auf die fortschreitende Automation in allen Teilen wünschenswert.

Auch wenn man in einzelnen Ländern in der Praxis noch nicht einmal die 48-Stunden-Woche kennt, müssen wir doch heute von diesem Forum aus von der ITF die Bestrebungen zur Verkürzung der Arbeitszeit, sowohl auf nationaler wie auf internationaler Ebene, intensivieren. Und wir sind deshalb dankbar, daß unsere Kollegen von Amerika und Kanada in dieser Frage doch einen Schritt weiter, einen wesentlichen Schritt weitergehen konnten als wir. Es ist Aufgabe der Gewerkschaften, den Arbeitern mehr Freizeit und einen höheren Anteil am Sozialprodukt zu erkämpfen. Aber es ist heute Aufgabe vor allem auf nationaler Ebene, diese Probleme zu studieren und diese Frage endlich zu realisieren.

Was hat nun die ITF in der Frage der Verkürzung der Arbeitszeit bis heute getan? Ich erwähne da, daß schon im Jahre 1935 die ITF die vorgesehene Konvention über die 40-Stunden-Woche gutgeheißen hat. Diese Konvention sah vor, daß sich die Länder, die sie ratifizieren, damit einverstanden erklärten, daß einmal der Grundsatz der 40-Stunden-Woche so

angewendet würde, daß als Folgeerscheinung hiervon kein Absinken des Lebensstandards eintreten würde, und zweitens, daß die im Hinblick auf die Zielsetzung geeigneten erscheinenden Maßnahmen ergriffen bzw. erleichtert würden.

Verehrte Kollegen! Diese Konvention des Jahres 1935 ist nie ratifiziert worden. Weshalb nicht? Es kam die große wirtschaftliche Depression in Europa in den dreißiger Jahren. Und es kam, was noch viel wichtiger ist, der zweite Weltkrieg von 1939 bis 1945. Es war nicht möglich, in dieser Zeitepoche an die Frage der Verkürzung der Arbeitszeit heranzutreten. Auch nach dem zweiten Weltkrieg war es erste Aufgabe der Gewerkschaften in den europäischen und anderen Ländern, zuerst einmal wieder die Löhne zu überprüfen und die Löhne und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Es war auch Aufgabe, in erster Linie einmal auch die Urlaubsregelungen zu verbessern, längere bezahlte Urlaube in den einzelnen Ländern zu erkämpfen.

In diesem Sinne hat die ITF die Sache nach dem Beschluß der Eisenbahnersektion von Brüssel vom Jahre 1947 behandelt. In jenem Beschluß von Brüssel wurde das Prinzip der Einführung der 40-Stunden-Woche, die Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 40 Stunden bejaht. Aber in dieser Brüsseler Resolution wurde ausdrücklich folgendes festgehalten: „Mit Rücksicht darauf, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zu einer bedeutenden und in vielen Fällen sehr ernststen Senkung des Lebensstandards der arbeitenden Menschen in einer großen Anzahl von Ländern geführt haben, entscheidet sich die Konferenz für eine Zurückstellung der Forderung nach Beschränkung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen auf höchstens vierzig Stunden wöchentlich bis zur nächsten Konferenz.“

Was in Brüssel besprochen wurde, wurde bestätigt auf dem Kongreß in Oslo, wurde bestätigt auf der Eisenbahnerkonferenz in Innsbruck, wurde bestätigt in Utrecht und in Straßburg, und schließlich wurde die Situation in diesem Sinne noch einmal klargestellt auf dem Kongreß in London, das heißt in einer gemeinsamen Konferenz der Eisenbahner, der Arbeiter im Straßentransport und der Binnenschifffahrt. Es war keine andere Möglichkeit, als die Forderung nach der an sich wünschenswerten Verkürzung der Arbeitszeit wirklich frisch zu formulieren und den Gewerkschaften in den einzelnen Ländern die Aufgabe zu übertragen, je nach Situation danach zu handeln und eine Verkürzung der Arbeitszeit anzustreben.

Wie ist nun die Situation heute? Ich gestehe ganz offen vor diesem Forum, daß in meinem Lande, in der Schweiz, und in vielen anderen Ländern in Europa die Frage der 40-Stunden-Woche im Moment nicht aktuell ist, weil wir keine Möglichkeit sehen, diese an sich berechtigten Forderung jetzt und sofort zu verwirklichen. Die Frage der verkürzten Arbeitszeit konnte bis heute nicht weiter behandelt werden, weil die Löhne in vielen Ländern noch ungenügend sind, und eine Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnausgleich müssen wir ablehnen. Zuerst und in erster Linie müssen die Löhne nicht nur nominell, sondern real erhöht werden, bevor wir mit Aussicht auf Erfolg auf die Bestrebungen der Verkürzung der Arbeitszeit, auf die 40-Stunden-Woche herangehen können. Es sind heute wohl Bestrebungen im Gange, nicht für die 40-Stunden-Woche, aber für die 44-Stunden-Woche. In Belgien, in Deutschland, in Schweden, in der

Schweiz sind gegenwärtig Verhandlungen im Gange zwischen den Gewerkschaften, den Regierungen und den Arbeitgebern auf Verkürzung der Arbeitszeit — immer mit Lohnausgleich, sonst könnten wir ohnehin nicht auf eine solche Frage eingehen.

Die Schweizerischen Gewerkschaften haben die nötigen Beschlüsse gefaßt. Sie haben der Regierung unseres Landes durch Resolutionen mitgeteilt, daß die etappenweise Einführung der 44-Stunden-Woche kommen muß. Etwas anderes ist heute nicht möglich. Wir sehen die Sache so, daß wir in einem Jahr eine Stunde, im zweiten eine zweite, dann eine dritte und im vierten Jahr die 44-Stunden-Woche erkämpfen müssen, immer mit Lohnausgleich.

Ich mache darauf aufmerksam, daß wir in Europa in vielen Ländern, vor allem in den Industrieländern, an Arbeitermangel leiden. Allein in unserem kleinen Lande, in der Schweiz, müssen wir 300 000 Fremdarbeiter beschäftigen, um überhaupt die Arbeit bewältigen zu können. Also auch schon aus diesem Grunde wäre es nicht möglich, wenn nicht vorher die Rationalisierung durchgeführt wird, die Arbeitszeit mit einem Schlag auf 40 Stunden zu verkürzen.

Wir sehen die Lösung so: Auf nationalem Gebiet soll jeder Verband, jede Gewerkschaftsorganisation nach Möglichkeit die Verkürzung der Arbeitszeit anstreben, am besten etappenweise mit dem angestrebten Lohnausgleich. So sehen wir die Sache bei uns in der Schweiz. Und die ITF hat ihrerseits die Aufgabe, diese Bestrebungen in den einzelnen Ländern zu unterstützen.

Es kann keine Rede davon sein, daß wir unser Hauptziel, die 40-Stunden-Woche, etwa aus dem Auge verlieren. Wir sind der Auffassung, daß die von der ITF beschlossenen Resolutionen richtig sind, daß wir darauf hinarbeiten müssen, die 40-Stunden-Woche mit der Zeit zu realisieren. Aber das kann in vielen Ländern Europas nur etappenweise geschehen. Wenn wir es nicht etappenweise anstreben, dann ist ein Mißerfolg sicher. Und wir wollen lieber Schritt für Schritt, stufenweise eine verkürzte Arbeitszeit mit Lohnausgleich erzielen als einen Mißerfolg, den wir dann schwer wieder beseitigen könnten.

Ich bin also der Auffassung, daß die ITF auf dem heutigen Kongreß eigentlich keine neue Resolution fassen muß. Die Grundsätze, die die ITF ausgearbeitet hat, sind nach wie vor auch heute noch richtig. Und es ist Aufgabe der nationalen Gewerkschaften, in ihrem Gebiet, in ihren Sektoren dafür zu sorgen, daß der Forderung nach Verkürzung der Arbeitszeit nachgelebt wird, wie wir es tun, wenn irgendwie möglich, etappenweise, damit die Wirtschaft davon nicht überrannt wird, damit sich die Wirtschaft anpassen kann, damit wir auch den nötigen Lohnausgleich damit verbinden können. Die ITF hat also meiner Meinung nach auf der heutigen Konferenz nur die früheren Beschlüsse zu bestätigen, ohne eine eigentlich neue Resolution fassen zu müssen. (*Beifall.*)

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch Freund Düby für die Schilderung der Verhältnisse bezüglich der 40-Stunden-Woche in Europa.

Nach diesen beiden einführenden Darlegungen treten wir in die Diskussion ein. Zuerst wünscht das Wort Freund Koppens, Niederlande. Der nächste ist Freund Seibert, Deutschland.

**Koppens** (Niederländ. Transportarbeiterföderation): Herr Vorsitzender! Liebe Kollegen! Wenn wir miteinander über die Verkürzung der Arbeitszeit reden, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um 48, 45 oder 40 Stunden pro Woche oder um die 5-Tage-Woche handelt, da scheint es uns erwünscht, zuerst einige Fragen zu stellen, die unseres Erachtens zunächst beantwortet werden sollten, bevor wir einen klaren Standpunkt beziehen können.

Die erste Frage ist: Was verstehen wir unter Arbeitszeit? Wir alle wissen, daß man es gerade im Verkehrswesen — ob es in der Binnenschifffahrt, im Straßen- oder Schienenverkehr ist — in der Praxis neben der wirklichen Arbeitszeit auch mit Wartezeiten, kurzen Perioden von Aufhalten, die in der Regel als Anwesenheitszeiten bezeichnet werden, zu tun hat. Wir meinen mit diesen kurzen Perioden von Aufhalten in der Binnenschifffahrt die sogenannten Ruhezeiten während einer längeren Fahrt, im Straßenverkehr die Wartezeiten beim Be- und Ausladen usw., und im Schienenverkehr die kurzen Wartezeiten zwischen den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der verschiedenen Züge auf den Bahnhöfen. Wenn wir über „X Stunden Arbeitszeit pro Woche“ sprechen, muß es klar sein, ob wir reine Arbeitszeit oder Anwesenheitszeit meinen.

Eine zweite Frage wäre: Sprechen wir über die Arbeitszeit oder über die Höhe des Einkommens? Unserer Meinung nach sollten wir über die Arbeitszeit sprechen. Wenn wir das tun, dann ist die Sache mit der Regelung der normalen Arbeitszeit, das ist die gesetzlich vorgeschriebene Arbeitszeit, nicht erledigt. Wir sollten hierbei gleichfalls das Ausmaß der ziemlich regelmäßig geleisteten Überstunden berücksichtigen. Wenn in einem bestimmten Lande zum Beispiel die normale Arbeitszeit 40 oder 44 Stunden beträgt, aber ziemlich regelmäßig, zum Beispiel 10 Überstunden pro Woche geleistet werden, dann beträgt die wirkliche Arbeitszeit nicht 40 oder 44 Stunden, sondern 50 oder 54 Stunden pro Woche.

Wenn dies so ist, dann fragen wir uns, ob es nicht besser wäre, zuerst den Kampf gegen die Leistung von Überstunden aufzunehmen! Wir sind über die Lage, so wie sie heute in der Praxis gehandhabt wird, beunruhigt. Welchen Sinn hat es, eine Aktion zur Verkürzung der Arbeitszeit zu führen, wenn der einzige praktische Erfolg sein würde, daß nur noch mehr Überstunden geleistet werden?

Was soll denn unserer Meinung nach geschehen? Die beste Lösung wäre, die Ausschüsse der Sektionen Häfen, Straßenverkehr, Eisenbahn und Binnenschifffahrt zu bitten, daß jeder Sektionsausschuß in jedem Land eine Untersuchung der praktischen Lage auf Basis von folgenden zwei Hauptfragen vornimmt:

- a) was versteht man unter dem Begriff Arbeitszeit;
- b) wie sieht es mit den Überstunden aus?

Erst dann können wir eine praktische Forderung stellen. Auch die ITF ist der Zeit entwichen, daß sie sich mit Schlagzeilen begnügen kann.

In noch stärkerem Ausmaße gilt dies für die angeschlossenen Organisationen, denn es sind ja die Mitgliedsverbände, die die Forderungen der ITF verwirklichen sollen.

Sobald wir wissen, wie es in der Praxis aussieht, können wir praktische Forderungen erheben.

Unseres Erachtens würden wir auf diese Art und Weise den besten Erfolg erzielen. Danke schön. (*Beifall.*)

**Vorsitzender Jahn:** Das Wort hat nun Kollege Seibert, Deutschland. Ihm folgt Brosch, Österreich.

**Seibert** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands): Herr Präsident! Meine lieben Kollegen! Für alle im Verkehr Beschäftigten, ganz gleich, ob es Beamten, Arbeiter oder Angestellte sind, ist die Frage der Arbeitszeitverkürzung eine entscheidende Frage. Sie ist mindestens so wichtig wie die Lohnfrage. Vom Standpunkt der Erhaltung der Arbeitskraft ist die Arbeitszeitverkürzung sogar noch wichtiger als die Lohnfrage.

Wenn wir uns auf jeder ITF-Konferenz mit der Frage der Arbeitszeitverkürzung beschäftigen, so zeigt das ganz eindeutig die Wichtigkeit, aber auch die Schwierigkeit der Lösung dieser Frage auf nationaler Ebene. Die Hauptschwierigkeiten liegen, erstens in der unterschiedlichen wirtschaftlichen Lage der einzelnen Verkehrsträger, zweitens an der Form der Verkehrsträger, ob es sich um staatliche oder private Verkehrsträger handelt, und drittens auch an der unterschiedlichen Regelung der Arbeitszeit, teils durch Gesetze, teils durch Tarifverträge.

Gestatten Sie mir, ganz kurz auf die Verhältnisse in Deutschland auf diesem Gebiete einzugehen. Der Deutsche Gewerkschaftsbund hat am 1. Mai 1952 erstmalig die Diskussion über die Verkürzung der Arbeitszeit in die Öffentlichkeit hineingestellt. Und wir haben die Arbeitszeitverkürzung in Deutschland in der Öffentlichkeit sehr stark diskutiert, so daß wir heute so weit sind, daß man sich nicht mehr unterhält, ob eine Arbeitszeitverkürzung notwendig ist, sondern sich darüber unterhält, wie eine Arbeitszeitverkürzung eingeführt werden kann. Die deutschen Gewerkschaften haben in der zurückliegenden Zeit auch Erfolge gehabt, und so war es möglich, für einige Millionen Beschäftigte die Arbeitszeithöchstgrenze mit 42 $\frac{1}{2}$  bzw. 45 Stunden wöchentlich einzuführen. Der stufenweise Abbau von 48 Stunden auf 40 Stunden wird bei uns angestrebt. Dieser stufenweise Abbau entspricht auch der Entschließung des IBFG in New York im Dezember 1955.

Bei den deutschen Eisenbahnen und auch bei den anderen Verkehrsträgern ist eine Arbeitszeitverkürzung noch nicht eingetreten. Wir haben aber — und hier möchte ich besonders auf die Eisenbahnen eingehen — in der Zwischenzeit die nötigen Schritte bei dem Gesetzgeber und auch bei der Bahnverwaltung eingeleitet und die Forderung auf die Verkürzung der Arbeitszeit vorerst einmal auf 45 Stunden gestellt und auch die Festsetzung von Verhandlungen beantragt. Besprechungen haben bereits stattgefunden, und wir streben an, im Laufe des kommenden Jahres die Verkürzung der Arbeitszeit auf 45 Stunden zu erreichen. Gewiß sagt uns die Bahnverwaltung, wie dies auch bei allen anderen Verwaltungen der Fall ist, daß die Verkehrsbetriebe nicht vorangehen könnten, sondern, daß erst einmal die Wirtschaft, die Industrie eine Verkürzung der Arbeitszeit vornehmen muß. Wir sind aber der Meinung des Gewerkschaftsbundes, daß gerade in den Verkehrsbetrieben — wo doch der Verkehr von Tag zu Tag dichter wird, wo die Gefahr für unsere Menschen immer größer wird, die Arbeitszeitverkürzung zur Gesunderhaltung unserer arbeitenden Menschen nicht zweitrangig, sondern vorrangig zu behandeln ist. Wir sind auch der Meinung, daß die Bahnverwaltungen nicht dazu übergangen können, die Arbeitszeitverkürzung mit der Erklärung hinauszuschieben, daß sie finanziell



nicht in der Lage wären, sondern wir sind der Auffassung, daß wir es nicht dulden können, daß die Bahnen bei uns in den einzelnen Ländern versuchen, nun auf Kosten ihrer Beschäftigten die Arbeitszeitverkürzung hintanzuhalten. Aus dem Bericht der ITF geht, wie schon angezogen wurde, kein klares Ergebnis über die einzelnen Erfolge oder Nichterfolge der Gewerkschaften hervor.

Ich darf daher zum Schluß dem Büro der ITF empfehlen, uns künftig vielleicht einen Bericht zukommen zu lassen, eine Übersicht, aus der ersehen werden kann, wie die Arbeitszeitverkürzung in den einzelnen Ländern behandelt wird, wie die Ergebnisse sind, und ich darf abschließend der Hoffnung Ausdruck geben, daß die angeschlossenen Verbände der ITF bis zum nächsten Kongreß in der wichtigen Frage der Arbeitszeitverkürzung sehr gute Erfolge erreichen werden. (Beifall.)

**Brosch** (Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, Österreich): Verehrter Präsident! Verehrte Konferenz! Ich möchte im Namen der österreichischen Transportarbeiter nur verhindern, daß ein Mißverständnis weiter bestehen bleibt. Kollege Düby aus der Schweiz hat sich auf einen Artikel berufen, der aus meiner Hand in unserer Berufsschrift erschienen ist, wo von Arbeitszeiten bis über 100 Stunden und bei Autobuslenkern von 90 und noch mehr Stunden die Rede war.

Ich möchte feststellen, daß wir in Österreich eine gesetzlich geregelte Arbeitszeit haben, auch im Verkehr, und zwar die 48-Stunden-Woche. Lediglich in einzelnen Fällen beim Verkehr ist die Möglichkeit einer zweiwöchentlichen Durchrechnung mit 96 Stunden gegeben. Wir haben in unserer Fachzeitschrift lediglich das Überhandnehmen der Überstundenschinderei kritisiert und einen heftigen Kampf begonnen, um dem entgegenzutreten. Es ist für uns eine Selbstverständlichkeit, daß man schwer um eine Verkürzung der 48-Stunden-Woche kämpfen kann, wenn auf der anderen Seite, besonders in Saisonzeiten, Überstunden im Ausmaß von 30 und 40 Stunden pro Woche geleistet werden. Wir werden unser Möglichstes tun, in Österreich die Herabsetzung der Arbeitszeit im Verkehr ebenfalls durchzudrücken, aber in allererster Linie geht unser Kampf dahin, endlich einmal die gesetzliche Arbeitszeit sicherzustellen. (Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Das Wort hat nunmehr Freund Salabarría, Kuba.

**R. N. Salabarría** (Kuba): Ich habe mit größter Aufmerksamkeit den Diskussionen über ein Problem zugehört, dessen Lösung, wie einer der Delegierten so richtig betonte, für uns eine unabdingbare Notwendigkeit darstellt. Insbesondere möchte ich unserem amerikanischen Kollegen für seinen Bericht über die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten meinen Dank aussprechen.

Mein Heimatland ist eines der wenigen Länder, die erst in diesem Jahrhundert ihre Freiheit erlangten. Kuba ist erst seit 50 Jahren unabhängig und seine Verfassung ist daher jüngeren Datums als die Satzungen der ITF, die 60 Jahre alt ist. Ganz besonders begrüßen wir den Umstand, an den die amerikanischen Delegierten hier erinnerten, daß die IAO im Jahre 1955 die 40-Stunden-Woche als ein grundlegendes Recht des arbeitenden Menschen anerkannte.

Obwohl Kuba, wie ich bereits erwähnt habe, eines der jüngsten Länder der Welt ist, haben wir dieses Ziel in gewissen Sektoren unserer Volkswirtschaft bereits erreicht. Vielleicht wird dies für Euch eine Überraschung

darstellen, aber die Arbeitszeit der Autobusfahrer von Habana beträgt auf Grund des einschlägigen Gesetzes 36 Stunden pro Woche mit Bezahlung für 48 Stunden. Gewisse Arbeitnehmer arbeiten 6 Stunden im Tag und erhalten dafür den Lohn für 8 Stunden. Die Arbeiterbewegung Kubas erzielte diesen Erfolg nach schweren Kämpfen, wie sie unsere Kollegen in europäischen Ländern jetzt zu führen haben.

Begrüßen würden wir es, wenn alle Regierungen Amerikas, nicht nur der USA, sondern auch die Regierungen der lateinamerikanischen Republiken, zu der gleichen Schlußfolgerung gelangten, zu der die Regierungen Europas nunmehr gelangen, nämlich, daß sich eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen positiv auf die Volkswirtschaft des gesamten Landes auswirkt. Je mehr der Arbeiter leistet, desto dynamischer gestaltet sich das wirtschaftliche Leben seines Landes.

Ich wiederhole, Kollegen, daß wir uns alle dafür einsetzen müssen, daß in Lateinamerika eine Angleichung der Arbeitsbedingungen stattfindet.

Wir in der kubanischen Föderation der Seeleute und Hafentarbeiter, sind unseren Kollegen in anderen Sektoren der Wirtschaft einigermaßen voraus. Es ist uns gelungen, für unser Büropersonal die 35stündige Arbeitswoche durchzusetzen. Ich habe mir überlegt, ob es der ITF, die auf internationalem Gebiete eine derartige Schlüsselstellung einnimmt, nicht möglich wäre, eine Regelung dieser Art allgemein durchzusetzen. Sie ist in der Lage, dafür zu sorgen, daß ihre Mitglieder einen höheren Standard der Arbeitsbedingungen erreichen. Was ich nicht verstehen kann, ist die Tatsache, daß es Länder gibt, deren Arbeitnehmer kein Interesse am Lebensstandard anderer Nationen haben. Eine derartige Mentalität führt zu einem allgemeinen Mangel an Ausgeglichenheit und Fairneß der Arbeitsbedingungen.

Wir haben unsererseits im Kampfe um unsere Ziele nie nachgelassen. In unserem Weltteil haben wir unter verschiedenen Diktaturen zu leiden gehabt und haben sie bekämpft. Ich habe persönlich eine diesem Kongreß vorgelegte Resolution befürwortet, in der die Freiheit eines unserer lateinamerikanischen Länder, der Republik Santo Domingo, gefordert wird, da wir an die Unteilbarkeit der Freiheit in der ganzen Welt glauben, ein Ideal, das hier auf diesem Kongreß bereits mit so bewegten Worten zum Ausdruck gebracht worden ist. Aus der gleichen Überzeugung heraus fordern wir Freiheit und Gerechtigkeit für unsere Brüder, die in Posen kämpften und hinter dem Eisernen Vorhang schmachten. (*Beifall.*)

Die Arbeiter Kubas haben mich beauftragt, den Kongreß von ihrem Wunsche nach einer sofortigen Beschlußfassung über die 40-Stunden-Woche, ohne bis zum nächsten Kongreß zu warten, in Kenntnis zu setzen. Wie mehrere europäische Delegierte erklärten, handelt es sich in erster Linie darum, die bestehenden Übereinkommen zu ratifizieren, worauf wir darauf achten werden, daß die 40-Stunden-Woche verwirklicht wird. In Kuba bemühen wir uns schon seit 1940 mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln um die allgemeine Einführung der 40-Stunden-Woche, im Einklang mit den von der ITF gefaßten Beschlüssen. In vielen Wirtschaftszweigen findet die 40-Stunden-Woche tatsächlich bereits Anwendung und die 44stündige Arbeitswoche mit Entlohnung für 48 Stunden ist bei uns allgemein üblich. Ich habe die Feststellung gemacht, daß einige hier anwesende Delegierten glauben, die Einführung der 40-Stunden-Woche fürchten zu müssen, weil dadurch die Konkurrenzfähigkeit der Erzeugnisse ihres Landes auf dem

Weltmärkte beeinträchtigt werden könnte. Meines Erachtens ist diese Annahme unrichtig und ich möchte zur Begründung meiner Ansicht ein Beispiel anführen. Das wichtigste Produkt Kubas ist Zucker. Nun bemühten sich die Regierung und die Unternehmer immer, den Arbeitern bessere Bedingungen zu verweigern, da sie glaubten, daß ihren Konkurrenten auf dem Zuckermarkt daraus ein Vorteil erwachsen würde. Ich kann Euch aber mitteilen, daß die Arbeitsbedingungen der Plantagenarbeiter in Kuba heute besser sind als in irgendeinem anderen zuckerproduzierenden Lande, daß aber gleichzeitig unsere Wirtschaft einen höheren Ertrag abwirft als je zuvor. Wir sind überzeugt, daß ein Land am konkurrenzfähigsten ist, wenn die Qualität seiner Erzeugnisse hoch ist und eine derartige Qualität kann von hungernden Arbeitern nicht erreicht werden.

Aus diesem Grunde wollte ich betonen, daß es hier nicht unsere Sache ist, uns über konkurrenzpolitische Probleme den Kopf zu zerbrechen, sondern eher über die Bedingungen, unter denen die Arbeiter in der ganzen Welt leben müssen. Das ist auf nationaler und internationaler Ebene unsere wichtigste gewerkschaftspolitische Aufgabe.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Kollegen Salabarria für seine Darlegungen. Er war der letzte Diskussionsredner. Wünscht noch ein Kollege das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann möchte ich dem Kongreß vorschlagen, daß das Resolutionskomitee zusammentritt und dem Kongreß für diese besondere Frage eine den neuen Verhältnissen entsprechende Resolution vorlegt, damit wir nicht auseinandergehen, ohne zu diesem Problem nochmals klar Stellung genommen zu haben. Ist der Kongreß damit einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch. Dann bitte ich die Resolutionskommission, vielleicht unter Hinzuziehung des einen oder anderen Diskussionsredners, noch einmal zu dieser Frage in einer Resolution Stellung zu nehmen und dieselbe dem Kongreß vorzulegen.

Dann würde ich vorschlagen, daß wir jetzt die Verhandlungen unterbrechen.

Kollege Omer Becu hat noch etwas mitzuteilen. Kollege Becu hat das Wort. **Der Generalsekretär** verliest eine Botschaft des Verbandes der Eisenbahner der Kowloon-Kantonbahn, in dem er bedauert, infolge finanzieller Schwierigkeiten keine Delegation entsenden zu können und dem Kongreß den besten Erfolg wünscht.

Ferner ersucht der Generalsekretär um sofortige Bekanntgabe der Namen der Kandidaten für den Generalrat.

**Vorsitzender Jahn:** Ich bitte, daß die Nominationen hier eingereicht werden. Dann vertage ich den Kongreß bis 14.30 Uhr. Der Kongreß ist vertagt.

*Vertagung des Kongresses: 12.20 Uhr.*

*Dienstag, den 24. Juli 1956*

NACHMITTAGSSITZUNG

**Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit zur Förderung freier Gewerkschaften in allen Ländern**

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß ist wieder eröffnet. Ich gebe zunächst bekannt, daß heute abend um 6.30 Uhr ein Autobus vor dem Lokal sein wird, der die Mitglieder des Generalrates zum Abendessen bringen wird.

Ich würde vorschlagen, daß wir heute bis 4.30 Uhr tagen, und das Resolutionskomitee bitten, sich um diese Zeit im Saal 5 zu versammeln. Ich schlage weiter vor, daß wir jetzt **Punkt 11** der Tagesordnung behandeln.

Den einführenden Bericht wird Freund Soares aus Ostasien bringen; nach ihm folgt Martinez aus Südamerika. Ich bitte, Freund Soares.

**J. Soares** (Asiatisches Büro der ITF): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich ergreife hier das Wort nicht als Delegierter Indiens, sondern als Sekretär der ITF, der mit der Leitung des asiatischen Büros unserer Internationale in Tokio beauftragt worden ist.

Ich wohne zum ersten Male einem Kongreß der ITF bei, und es gereicht mir zur großen Ehre und Freude, hier anwesend sein zu können, da mir dadurch Gelegenheit geboten wird, andere Mitglieder unserer großen Familie kennenzulernen, eine Familie, die vor 60 Jahren gegründet wurde, und deren Kinder über die ganze demokratische Welt verstreut sind. Diese Kinder unserer Familie, die sich weiterhin vergrößert, befinden sich in verschiedenen Stadien ihres Wachstums. Die älteren Mitglieder haben ein würdiges Alter der Reife erreicht, andere wieder nähern sich diesem Stadium, aber im großen und ganzen befindet sich die Mehrzahl der jüngeren Kinder, die die zahlreichsten sind, noch immer im Säuglings- und Kleinkindalter. Sie bedürfen des Beistands der älteren Familienmitglieder, die sie nicht nur auf dem Weg zur Reife leiten müssen, sondern auch die Nahrung bereitstellen müssen, durch die ein Wachstum überhaupt ermöglicht wird.

In den meisten Ländern Asiens, insbesondere aber in Birma, Pakistan, Malaya, Singapur, Hongkong, den Philippinen und Indonesien herrscht der ITF gegenüber beträchtliches latentes Wohlwollen. Von allen Berufssekretariaten ist sie dort das am besten bekannte. Ihre Tätigkeit im Interesse des sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts der Transportarbeiter ist nicht nur gut bekannt, sondern wird auch sehr geschätzt. Einige Organisationen in Asien gehören uns seit Jahren an, sind in den leitenden Organen der ITF vertreten und leisten zur Familienkasse ihren, wenn auch sehr bescheidenen Beitrag. Andere wieder stehen zu uns in engen und freundschaftlichen Beziehungen. Sie würden es bei weitem vorziehen, unserer Familie als vollberechtigte Mitglieder anzugehören, sind jedoch dazu nicht in der Lage, da ihre Aufnahme in die ITF ihnen finanzielle Verpflichtungen auferlegen würde, die sie nicht einmal symbolisch erfüllen könnten. Mit Ausnahme von Japan verfügen die meisten Gewerkschaften der Transportarbeiter Asiens nur über geringe oder überhaupt keine finanzielle Reserven. Die Einkünfte aus den Mitgliedsbeiträgen sind sehr bescheiden, das Inkasso der Beiträge ist mit äußerst großen Schwierigkeiten verbunden, und selbst wenn die Mitgliedsbeiträge eingehoben werden können, genügen sie kaum zur Deckung der normalen Unkosten eines Büros, und schon gar nicht zur Bezahlung von Gehältern von Gewerkschaftsfunktionären oder zur Deckung der Kosten irgendwelcher gewerkschaftlicher Aktionen. Die allzu ausgeprägte Vorliebe der Führer der Gewerkschaften für Parteipolitik, die allgemeine Armut der Arbeiter und das Analphabetentum sind alle für die zurückgebliebene Entwicklung der Organisationen der Transportarbeiter verantwortlich.

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Eisenbahner und Hafenarbeiter wahrscheinlich am besten organisiert sind, wobei an zweiter Stelle das Personal der Omnibusbetriebe und Straßenbahnen, insbesondere der kommunalen Verkehrsbetriebe folgt, und danach die Seeleute. Es bestehen noch einige wenige Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt, aber sie sind klein und verhältnismäßig schwach. Organisationen von Arbeitern im Straßentransport, das heißt Lkw-Fahrer, Taxifahrer und die in den Ländern des Ostens bekannten Rikschaleute gibt es mit Ausnahme der verstaatlichten Betriebe nur sehr selten. Von einer gewerkschaftlichen Freiheit im Sinne des im Westen üblichen Begriffes, kann in vielen, wenn nicht in den meisten Ländern Asiens, nicht die Rede sein. Die Gewerkschaften sind einer politischen Partei hörig und darunter ist die Partei zu verstehen, die jeweils an der Macht ist. Man kann daher kaum behaupten, daß die Führung derartiger Gewerkschaften von den politischen Parteien unabhängig sei, wenn diese Abhängigkeit auch nur indirekt ist. Es läßt sich daher ohne weiteres verstehen, daß die Gewerkschaften unter diesen Umständen von ihren Führern in erster Linie nicht zur Vertretung der Interessen der Mitglieder verwendet werden, sondern im Interesse der jeweiligen parteipolitischen Belange. Beispiele dieser Art gibt es unzählige. Hinsichtlich der Auswirkungen einer derartigen Gewerkschaftspolitik auf die Interessen der Mitglieder, machen sich die Gewerkschaftsführungen im allgemeinen keine Bedenken. So legen sie in einem Lande, um nur ein Beispiel anzuführen, in immer größerem Umfange Wert darauf, daß jeder Hinweis auf Streiks, die in letzter Instanz anzuwendende Waffe in unserem Arsenal, vollkommen aus der Gesetzgebung verschwinden müsse. In einem anderen Lande wieder wird verlangt, daß die Löhne während einer Zeit der gewerkschaftlichen Planung und Entwicklung auf dem gegenwärtigen Niveau stabilisiert werden, ohne die sinngemäß damit zu verbindende Garantie, daß auch die Preise auf dem gegenwärtigen Niveau bleiben müßten, eine Garantie, die selbstverständlich von keiner Regierung zugestanden werden kann. In einem dritten Land wird von der von einer politischen Partei beherrschten Gewerkschaftsbewegung verlangt, daß sie aktuellen, politischen Fragen besondere Aufmerksamkeit zuwende und nicht so sehr den gewerkschaftlichen Problemen, mit denen sich die Arbeitnehmer auseinanderzusetzen haben, und deren Lösung weder die Gewerkschaften noch die Regierung gefunden zu haben scheinen. Es läßt sich jedoch in immer größerem Umfange die erfreuliche Tendenz feststellen, daß die Führer der Gewerkschaften und auch die breite Masse der Mitglieder, die parteipolitischen Bindungen und die Herrschaft der politischen Parteien abschütteln möchten. Diese Entwicklung kann nur dadurch gefördert werden, daß ihnen mit entsprechendem Nachdruck die Tatsache vor Augen geführt wird, daß wirklich unabhängige Gewerkschaften sowohl die Interessen ihrer Mitglieder als auch ihrer Länder wahrnehmen können, ohne direkt an politische Parteien gebunden zu sein.

Unsere regionale Tätigkeit weiß man in dem Weltteil, den ich verrete, wohl zu schätzen, ihr Umfang reicht jedoch keineswegs aus, um den Bedürfnissen der jüngeren Gewerkschaften Rechnung tragen zu können. Sie sehen sich Problemen gegenüber, mit denen sich auch andere Gewerkschaften auseinanderzusetzen haben, dazu kommen jedoch gewisse nur ihnen eigene Probleme. Es stellen sich organisatorische Schwierig-

keiten ein, die der mangelnden Erfahrung der Führer der Gewerkschaften zuzuschreiben sind und die durch entsprechende gewerkschaftliche Schulung in der Technik der Kollektivvertragsverhandlungen überwunden werden können. Manchmal erwartet man von unserem Regionalbüro Unterstützung bei Überwindung von Schwierigkeiten einer Art, denen wir mit den verfügbaren Mitteln kaum gewachsen sind. In solchen Fällen müssen wir zu unserem Bedauern ablehnen, einen derartigen Beistand zu gewähren, einfach deshalb, weil im Zusammenhang damit Reisen unternommen und Personen und Material befördert werden müßten, das heißt, es würden dadurch Kosten verursacht werden. Gerade diese Art des Beistandes erwartet man jedoch von uns. Bekanntschaften müßten zu Freundschaften entwickelt und die auf diese Weise hergestellten engeren Beziehungen aufrechterhalten und verstärkt werden, wenn die Ziele unserer Internationale in vollem Umfange erreicht werden sollen. Insbesondere in der heutigen Zeit wäre dies unbedingt, wo die Gegner der demokratischen Gewerkschaftsbewegung sich mit Hilfe ihrer unbeschränkten Mittel und kostenlos veranstalteten Vergnügungsreisen, denen sie das Mäntelchen von Studienreisen oder Untersuchungsfahrten umhängen, bemühen, uns unsere Freunde abspenstig zu machen. Wenn unsere regionalen Programme verwirklicht werden sollen, wenn unsere Internationale die vielen Aufgaben, die ihr von unserem Kongreß übertragen werden, auf zufriedenstellende Weise erfüllen soll, wenn die ITF die Herausforderung unserer Gegner entsprechend beantworten und das Tempo unserer Tätigkeit beschleunigt werden soll, dann müssen die erforderlichen Mittel aufgebracht werden, nicht nur für die Fortsetzung der gegenwärtigen Arbeitsprogramme, sondern auch für ihre Ausweitung und Intensivierung, in erster Linie um die Vorteile wettzumachen, die unsere Gegner heute infolge ihrer unbeschränkten finanziellen Hilfsquellen genießen. Es liegt nicht an mir, zu sagen, woher diese für die Erfüllung unserer Aufgaben notwendigen Mittel kommen sollen. Ich kann lediglich darauf hinweisen, daß es sich um eine sehr konkrete und dringende Notwendigkeit handelt, da sonst unsere Ziele nicht erreicht werden können, und unsere Freunde und die sehr beträchtliche Sympathie, die wir uns erworben haben, infolge der wie langsames Gift wirkenden, aber nichtsdestoweniger verlockenden Propaganda der Gegner der Demokratie und des sozialen Fortschritts, verlorengehen werden.

Es ist seit jeher die Absicht der ITF, nicht regionale Büros ins Leben zu rufen, sondern vielmehr regionale Organisationen, in deren Rahmen die Länder, die ihnen angehören, ihre gemeinsamen Probleme besprechen und sie danach dem Kongreß vorlegen könnten. Unser asiatisches Büro in Tokio besteht seit einiger Zeit und bemüht sich, Fortschritte auf dem Wege zur Entwicklung einer regionalen Organisation zu machen, aber das Tempo der Entwicklung ist infolge der früher erwähnten Unreife ein langsames. Das Wachstum der Gewerkschaften Asiens läßt sich beschleunigen und das gleiche trifft auf die Verwirklichung unserer Programme zu. Wir können diese Gewerkschaften auf den richtigen Weg des sozialen und demokratischen Fortschritts führen, vorausgesetzt, daß sie wissen, daß ihre reiferen Brüder, von denen ich gesprochen habe, gemeinsam bereit sind, ihnen auf diesem Wege weiterzuhelfen.

Ich bin unseren ausländischen Kollegen für den dringend benötigten Beistand, der unserem Büro in Tokio gewährt worden ist, zu großem

Dank verpflichtet. Den kleineren Gewerkschaften der Transportarbeiter fällt es schwer, sich selbst das Allernotwendigste zu verschaffen, wie zum Beispiel ein Büro, eine kleine Bücherei, eine Schreibmaschine und ähnliches Material. Wenn derartige Material verfügbar gemacht werden könnte, würde ihnen nicht nur damit geholfen werden, sondern eine derartige Unterstützung würde als Beweis unseres unmittelbaren Interesses an ihnen betrachtet werden. Am dringendsten notwendig sind jedoch, wie ich bereits erwähnt habe, die erforderlichen Mittel zur Fortsetzung unserer Arbeit, eine Tätigkeit, die schließlich dazu beitragen wird, die Gewerkschaften eines Erdteils zusammenzuführen und eine regionale Organisation ins Leben zu rufen.

Ich empfehle Euch, Kollegen, den Bericht, der jetzt zur Debatte steht, aufmerksam zu studieren, und möchte die offenkundige Schlussfolgerung, zu der unser Sekretariat in diesem Bericht gelangt, nur noch unterstreichen. Als Beauftragter dieses Kongresses verpflichte ich mich, mich mit ganzer Kraft für die Erfüllung der Aufgaben einzusetzen, mit denen Ihr uns und mich betraut habt. Da Ihr ohne Zweifel die Schwierigkeiten verstehen werdet, die der Arbeit in unserem Erdteil innewohnen, ersuchen wir Euch lediglich um etwas Geduld, die Geduld, durch die das Stadium der Reife gekennzeichnet ist, und bitten Euch, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Bande, durch die die Mitglieder unserer Familie verbunden sind, zu verstärken. Diese Verbundenheit ist eine konkrete Tatsache, selbst wenn sie manchmal nicht so stark zutage tritt, aber ich möchte betonen, daß sie durch die moralische und finanzielle Hilfe, die Ihr uns ohne Zweifel in großzügigem Umfange zuteil lassen werdet, verstärkt werden kann. Damit werdet Ihr beweisen, daß die internationale Solidarität der Arbeiterschaft eine reale Gegebenheit darstellt, daß sie sich positiv auswirken kann und daß Ihr tatsächlich begreift, daß Solidarität einem Verständnis der Grundsätze entspringt, die in der Erklärung von Philadelphia enthalten sind, nämlich, daß Armut, wo immer sie auftreten mag, eine Gefährdung des Wohlstandes der ganzen Welt bedeutet. Ich danke Euch.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke unserem Freund Soares für seine Ausführungen. Darf ich nun Kollege Martinez bitten, das Wort zu ergreifen.

**L. Martínez** (Lateinamerikanisches Büro der IFT): Herr Vorsitzender und Kollegen! Wie Kollege Soares bin auch ich hier nicht als Delegierter anwesend. Wie den meisten von Euch bekannt sein wird, bin ich ein Sekretär der ITF. Ich war im Sekretariat mehrere Jahre lang tätig und beschäftigte mich dort mit lateinamerikanischen Angelegenheiten, aber im Gegensatz zu Kollege Soares befinde ich mich insofern in einer einigermaßen peinlichen Lage, da ich ein Amt ausübe, das ein Kollege innegehabt hätte, der Euch allen sehr gut bekannt war, nämlich der verstorbene Kollege Tríofo Gómez. Ihr werdet daher einsehen, daß ich mich in einer schwierigen Lage befinde und daß mir dieses Amt Sorgen bereitet. Ich bin mir nur allzusehr der Tatsache bewußt, daß ich nicht seine Fähigkeit besitze und auch kein Redner bin, aber nichtsdestoweniger will ich mich bemühen, ganz kurz unsere Tätigkeit in Lateinamerika zu erläutern. Gleichzeitig möchte ich einen Beitrag zur Diskussion von Punkt 11 der Tagesordnung leisten, der sich auf die Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit der freien Gewerkschaften in allen Ländern bezieht.

Ohne Zweifel stellt diese Intensivierung und Entwicklung der Tätigkeit in Erdteilen mit Ausnahme Europas, wo die Gewerkschaftsbewegung auf

dem Gebiete der Verkehrswirtschaft ihre volle Reife erlangt hat, eine unbedingte Notwendigkeit dar. In diesem Zusammenhang möchte ich insbesondere die Lage in Südamerika besprechen. Die dortigen Organisationen bedürfen des Beistands, da sie gleichzeitig an mehreren Fronten kämpfen müssen. Erstens ist der Lebensstandard in allen diesen Ländern im allgemeinen sehr niedrig. Die Mitglieder der Gewerkschaften können nicht immer die Notwendigkeit der Beteiligung an der internationalen Arbeit einsehen und unterstützen auch keineswegs immer ihre verschiedenen lokalen Organisationen. Der Ausbau unserer Tätigkeiten und unserer Werbung kann ohne weiteres zu einer weitgehenden Beteiligung der Gewerkschaftsführer und der Mitglieder der Gewerkschaften an der nationalen und internationalen gewerkschaftlichen Arbeit führen.

Die zweite Front, an der die Organisationen Lateinamerikas kämpfen, besteht in der Einmischung des Staates in ihre private Angelegenheiten. Aus dem einschlägigen Bericht, der Euch vorliegt, geht eindeutig hervor, daß nicht alle Organisationen Lateinamerikas und gewisser anderer Erdteile vollkommen frei sind. Auf jeden Fall sind sie nicht von der Regierung unabhängig. Es würde beträchtliche Zeit in Anspruch nehmen, wenn ich auf Einzelheiten der verschiedenen Fälle einginge, in denen eine derartige Intervention des Staates stattgefunden hat, aber ich halte es nichtsdestoweniger für angezeigt, dem Kongreß wenigstens einige davon bekanntzugeben. So gibt es z. B. in Mittelamerika Eisenbahngesellschaften wie die Internationalen Eisenbahnen von Mittelamerika, die gegen Funktionäre der Gewerkschaften vorgehen, sobald irgendwelche Forderungen erhoben werden. Diese Funktionäre werden versetzt und manchmal sogar entlassen. Man sieht sich hier einer äußerst schwierigen Lage gegenüber, und die lateinamerikanischen Organisationen können unter derartigen Bedingungen kaum Fortschritte erzielen, aus dem einfachen Grunde, weil die Eisenbahnverwaltung, sobald ein Gewerkschaftler mit der organisatorischen Tätigkeit begonnen hat und Fortschritte zu erzielen beginnt, plötzlich eingreift und ihm seine Tätigkeit verbietet. Sie wollen ihn ohne Zweifel in eine Lage bringen, die es ihm unmöglich macht, seine gewerkschaftlichen Aufgaben zu erfüllen. Übrigens sehen wir uns diesem Sachverhalt nicht erst seit Beginn unserer Tätigkeit in Lateinamerika gegenüber. Er war uns schon lange Zeit vorher bekannt. Da wir aber nunmehr in diesem Erdteil unsere Tätigkeit aufgenommen haben, werden wir davon unmittelbar berührt. Meines Erachtens ist es absolut notwendig, nicht nur an dieser Situation Interesse zu zeigen, sondern konkrete Schritte zu unternehmen.

Ich habe Mittelamerika erwähnt, aber wir sehen uns der gleichen Lage im Süden gegenüber, z. B. in Chile. Am Anfang des Jahres kam es dort zu einem Generalstreik, an dem sich die Eisenbahner beteiligten. Dieser Streik führte zu einer Intervention der Regierung, da sich die Eisenbahnen im Besitze der öffentlichen Hand befinden und zu Maßnahmen gegen die Führer der Gewerkschaften. Erstens wurde der automatische Abzug der Mitgliedsbeiträge an die verschiedenen Gewerkschaften abgeschafft und zweitens eine Anzahl von Gewerkschaftsführern entlassen, bloß deshalb, weil sie an den von der Regierung ergriffenen Maßnahmen Kritik geübt hatten. Schließlich verhinderte die Regierung, Funktionäre von Gewerkschaften, im Lande herumzureisen, um ihren Verpflichtungen als Führer der Gewerkschaften nachzukommen.

Als Ergebnis des Besuches einer vor kurzem vom Exekutivkomitee nach Lateinamerika entsandten Delegation, hat sich diese Lage einigermaßen



geändert. Diese Delegation achtete sehr sorgfältig darauf, daß sie sich nicht allzusehr in der Öffentlichkeit zeigte und betätigte sich, wenn man so sagen darf, hinter der Szene. Die Ergebnisse ihrer Arbeit waren jedoch, soweit sich feststellen läßt, ausgezeichnet.

Bisher habe ich nur die Eisenbahner erwähnt, aber in Kolumbien sieht man sich beim Seeleuteverband einer ähnlichen Lage gegenüber. Es handelt sich hier um eine vom Staate anerkannte Organisation, aber nachdem sie einige sehr bescheidene Forderungen erhoben hatte, folgte die Reederei dem Beispiel der vorher erwähnten Eisenbahngesellschaft und entließ einfach eine Reihe von Mitgliedern, wobei sie den Seeleuteverband für illegal erklärte, obwohl er von der Regierung anerkannt wird. Ich glaube, daß auch diese Kollegen zwecks Unterstützung ihrer Forderungen des moralischen Beistandes dieses 24. Kongresses der ITF bedürfen, da sowohl die Seeleute als auch andere Arbeitnehmer der Verkehrswirtschaft Kolumbiens sich der internationalen Gewerkschaftsbewegung anschließen möchten. Kollege Conde von der Gewerkschaft der AVIANCA hat sich zur Mitarbeit bereit erklärt, und das gleiche trifft auf den Vorsitzenden unserer Zone zu, der sich auf erfolgreiche Weise um die Veranstaltung eines internationalen Kongresses der Transportarbeiter bemüht, an dem alle Arbeitnehmer der Verkehrsgesellschaft unseres Gebietes teilnehmen sollen.

Diese Tendenz zu einem Zusammenschluß der Gewerkschaften macht sich nicht nur in Kolumbien, sondern auch in anderen Ländern, z. B. in Chile, wo wir uns kurze Zeit aufhielten, bemerkbar. Unsere Kollegen in den Gewerkschaften der Transportarbeiter von Peru haben eine Kommission ins Leben gerufen, deren Aufgabe der Zusammenschluß der Gewerkschaften der verschiedenen Verkehrsträger Perus sein soll. Abgesehen von einer materiellen Unterstützung, die sie erhalten könnten, und die sie jetzt benötigen, erwarten sie auch den moralischen Beistand der ITF. Sie müssen verstehen lernen, was die ITF ist, denn auf diese Weise können wir sie im Laufe der Zeit für eine aktive Beteiligung an unserer Arbeit gewinnen.

Nun, Kollegen, ich habe die Offensive der Unternehmer, wie ich mich ausdrücken möchte, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens lediglich kurz zusammengefaßt. Das gleiche gilt jedoch für die Zivilluftfahrt. Abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen, und dazu gehört Kolumbien, dürfen die Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt Lateinamerikas nicht einer Gewerkschaft beitreten. Offiziell besitzen sie wohl das Recht dazu, aber in der Praxis liegen die Dinge bei den verschiedenen Luftverkehrslinien noch schlimmer als bei den bereits angeführten Beispielen. Arbeitnehmer, insbesondere Piloten und Bodenpersonal, die es wagen, sich irgendwie gewerkschaftlich zu betätigen, werden drangsaliert und entlassen. Dies ist ein sehr ernstes Problem, und unsere Internationale muß diesen Luftverkehrslinien mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln den Umstand vor Augen führen, daß ein derartiger Sachverhalt nicht mehr geduldet werden kann. Für unsere lateinamerikanischen Kollegen ergibt sich daraus eine äußerst schwierige Lage, da sie sich nach besten Kräften an der internationalen Arbeit beteiligen möchten, dazu jedoch nicht in der Lage sind, solange wir ihnen nicht unseren Beistand gewähren.

Wahrscheinlich werden sich einige von Euch an die vom Stockholmer Kongreß 1952 angenommene Resolution erinnern, in der der Oberste Gerichts-

hof von Mexiko ersucht wurde, der Liga der mexikanischen Verkehrspiloten offiziellen Status zu verleihen. Das Sekretariat ließ diese Resolution den verantwortlichen Stellen in Mexiko zugehen, aber sie blieb vollkommen unbeachtet, obwohl unsere Kontakte mit Mexiko den klaren Beweis dafür erbringen, daß das gesamte fliegende und Bodenpersonal zwecks Vertretung seiner Interessen einer Organisation angehören möchte. Wir haben uns bemüht, in Mexiko eine derartige Gewerkschaft ins Leben zu rufen, was uns jedoch nicht gelungen ist. Wir sind aber weiterhin bestrebt, unser Ziel zu erreichen.

Bei den übrigen Verkehrsträgern besteht vor allem im Straßen- und Personenverkehr ein sehr lebhaftes Interesse an der ITF. Aus diesem Grunde sollte die ITF unter diesen Arbeitnehmern eine Werbekampagne in die Wege leiten und sie laufend über die Tätigkeit der Sektionen der ITF informieren, damit sie zumindest verfolgen können, was bei der ITF vorgeht und ihre Mitglieder im Kampf um bessere Lebensbedingungen ermutigen können.

In Anbetracht der Lage, die ich soeben skizziert habe, stellt eine Ausweitung der Tätigkeit der ITF, sowohl durch materiellen Beistand als auch auf dem Gebiete der Werbung, eine absolut unerläßliche Notwendigkeit dar. Was die Werbung betrifft, wäre insbesondere auf Informationen über die Tätigkeit der Sektionen der ITF Wert zu legen, um unsere lateinamerikanischen Kollegen in den einzelnen Sektoren der Verkehrswirtschaft zu ermutigen, die Entwicklung auf ihrem eigenen Gebiete im Auge zu behalten. Die allgemeine Tätigkeit der ITF ist gewiß von großem Interesse, aber wenn wir uns auf die Arbeit der Sektionen konzentrierten, glaube ich, daß die betreffenden Arbeitnehmer damit unmittelbarer berührt werden würden. Selbstverständlich haben wir bereits ziemlich umfangreiche Werbearbeit geleistet und dadurch beträchtliches Interesse hervorgerufen. Das Exekutivkomitee und der Generalsekretär haben dieses Interesse richtig eingeschätzt und dem Regionalbüro in Mexiko allen möglichen Beistand zuteil werden lassen. So gaben wir z. B. vor kurzem eine Broschüre mit dem Titel „Was ist die ITF und auf welcher Weise arbeitet sie“ heraus, die mit großem Interesse aufgenommen wurde und — soweit sich beurteilen läßt — ihren Zweck erreicht hat. Wir möchten jedoch nicht vorgeben, daß die lateinamerikanischen Organisationen den von uns erteilten Rat immer befolgen, oder daß sie mit uns einen regelmäßigen Kontakt aufrechterhalten, wie dies z. B. bei den Gewerkschaften Europas oder Nordamerikas der Fall ist.

Unsere Kollegen in Lateinamerika lernen jetzt langsam die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Beteiligung an der internationalen Tätigkeit verstehen, vorläufig aber fehlt noch irgend etwas. Ich glaube jedoch, daß es uns möglich sein wird, auch diese Lücke zu füllen, wenn wir wirklich beharrlich weiterarbeiten. Der Beweis für die Zweckmäßigkeit der vom Büro in Mexiko innerhalb so kurzer Zeit geleisteten Arbeit wird dadurch erbracht, daß von dort aus mit den verschiedenen Gewerkschaften ein beträchtlicher Briefwechsel stattfindet, was früher bei der Korrespondenz mit dem Sekretariat keinesfalls der Fall war. Auch unser Pressebericht wird in ganz Lateinamerika gelesen und als Gegenleistung erhalten wir von einer Reihe von Organisationen lokale Informationen und Veröffentlichungen. Mit anderen Worten, die ITF gewinnt in Lateinamerika langsam an Boden. Das, wenn auch bescheidene Ergebnisse, das erzielt worden ist, ist jedoch ohne Zweifel hauptsächlich der Mitarbeit des

Regionalbüros des IBFG in Mexiko zu verdanken. Die Kollegen Jauregui und Monge haben uns allen Beistand zuteil werden lassen, dessen wir bedurften und infolge der von ihrer Organisation aufrechterhaltenen ausgezeichneten Kontakte, konnten wir neue Beziehungen aufnehmen und neue Beitritte verzeichnen. Als Beispiel aus der jüngsten Zeit kann der Beitritt der Seeleute von Panama angeführt werden. Der Beitritt dieser Organisation ist der von der ORIT geleisteten Vorarbeit zu verdanken.

Wenn sich die ITF wirklich ernsthaft an die Lösung dieses schwierigen Problems macht, denn schließlich und endlich ist ja die Lage in Lateinamerika schwierig, bin ich überzeugt, daß wir die Ergebnisse erzielen können, auf die ich bereits hingewiesen habe. Von einer finanziellen Beitragsleistung dieser Organisationen zur gemeinsamen Arbeit, wie sie von einer Reihe von Organisationen geleistet wird, die uns seit vielen Jahren angehören, und deren finanzielle Lage mehr oder weniger stabil ist, kann jedoch nicht die Rede sein. Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß unsere Kollegen in Lateinamerika den aufrichtigen Wunsch haben, sich als vollberechtigte Partner an der Tätigkeit der ITF zu beteiligen, und daß sie, soweit ihnen dies möglich ist, einen Beitrag dazu leisten werden. Die ITF muß Geduld haben. Es wäre zwecklos zu hoffen, einen derartig riesigen Erdteil innerhalb weniger Jahre für uns zu gewinnen. Wir müssen unentwegt weiterarbeiten, und wenn wir uns vom Geiste Trifon Gómez' leiten lassen, der einen so wesentlichen Beitrag zur Förderung der Tätigkeit des Regionalbüros in Mexiko leistete, können wir mit Gewisheit sagen, daß wir alle unsere Ziele erreichen werden. Ich danke Euch.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch dem Kollegen Martinez für seine Darlegungen.

Wir treten nun in die **Diskussion** ein. Das Wort hat zuerst Kollege Haugen; ihm folgt Christensson.

**I. Haugen** (Norwegischer Seeleuteverband): Meines Erachtens ist der Bericht C 8 ein sehr wichtiger und einer, den wir sehr sorgfältig prüfen müssen. Soweit ich feststellen kann, ergeben sich aus dieser Unterlage zwei Probleme. Das erste steht im Zusammenhang mit unserer Beitragsleistung zum Regionalfonds des IBFG. Mit diesem Problem wird sich der neu zu wählende Generalrat zu beschäftigen haben, und ich möchte daher nicht auf Einzelheiten eingehen. Im zweiten Teil des Berichtes werden vier Schlußfolgerungen angeführt, und auf diese möchte ich zu sprechen kommen.

Ich muß eine Abänderung beantragen, da ich überzeugt bin, daß die wichtigen Dinge immer Vorrang haben müssen. Auf Seite 5 des Berichtes sind vier Punkte angeführt. Mein Abänderungsvorschlag beinhaltet, daß die Punkte 1 und 3 unverändert beibehalten werden, daß jedoch die Reihenfolge der Punkte 3 und 4 umgekehrt werden sollte. Ich schlage diese Abänderung deshalb vor, weil meines Erachtens der ins Auge gefaßte Unterausschuß sobald wie möglich ernannt werden und seine Arbeit beginnen sollte, um das unter Punkt 3 angeführte langfristige Arbeitsprogramm zu entwickeln. Der Kongreß hat bereits eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen, aber selbst dann werden die für die regionale Tätigkeit verfügbaren Mittel kaum ausreichen, um gründliche Arbeit leisten zu können und ihr eine genügend breite Grundlage zu verleihen.

Der Ausschuß wird das Programm auszuarbeiten haben und dabei die gegenwärtig und in den kommenden Jahren verfügbaren Mittel berücksichtigen.

sichtigen müssen. Wir sind alle bereit, unseren Beitrag zu dieser Arbeit zu leisten, aber wir dürfen nichtsdestoweniger nicht vergessen, daß dabei finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden sein werden. Aus diesem Grunde wird der Ausschuß nicht nur ein langfristiges Programm zu entwickeln haben, sondern dem nächsten Kongreß auch berichten müssen, welche Grenzen der Arbeit in Anbetracht der hierfür bestimmten Mittel gezogen sind, selbst unter Berücksichtigung der vom Kongreß beschlossenen 15prozentigen Erhöhung.

In diesem Zusammenhang, Herr Vorsitzender, möchte ich einige Worte an unsere Kollegen in den Erdteilen richten, die des Beistandes bedürfen und uns darum ersuchen. Ich möchte keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß es sich beim Aufbau gesunder Gewerkschaften nicht nur darum handelt, einen theoretischen Mitgliederstand auszuweisen, sondern daß auch darauf geachtet werden muß, daß die Mitglieder ihre Beiträge bezahlen, damit die Gewerkschaft ihre finanziellen Verpflichtungen erfüllen kann. Wir haben im Exekutivkomitee Erfahrungen mit Gewerkschaften gemacht, die seit 10 Jahren bestehen und während dieser Zeit mit der Unterstützung der ITF beim Aushandeln günstiger Tarifverträge und guter sozialer Bedingungen rechnen konnten. Nichtsdestoweniger bezahlen die Mitglieder entweder keine Beiträge oder aber so niedrige, daß die Gewerkschaften ohne Hilfe von außen her nicht bestehen könnten. Ich möchte unseren Kollegen in den unterentwickelten Gebieten sagen, daß die Aufgabe der Gründung neuer starker Gewerkschaften zu 90 Prozent von ihnen selbst geleistet werden muß. Der Beistand, den die ITF durch Einrichtung von Büros, Entsendung von Delegationen und praktische Ratschläge leisten kann, ist nur 10 Prozent wert, wenn ihr in den unterentwickelten Ländern nicht bereit seid, die anderen 90 Prozent zu leisten. Ich möchte nicht, daß sich hier Mißverständnisse einschleichen, etwa deshalb, weil die Gewerkschaften in den industrialisierten Ländern Nordeuropas und Nordamerikas so bereitwillig einen Beitrag zu der Tätigkeit des IBFG leisten.

Ich möchte Resultate sehen. Ich würde es begrüßen, wenn die neu gegründeten Gewerkschaften, sobald unsere Arbeit zu Ende ist, in der Lage wären, auf eigenen Füßen zu stehen und nicht mehr auf finanzielle Hilfe von außen her angewiesen wären. Ich beantrage daher offiziell die vorher erwähnten Abänderungen.

**Der Vorsitzende:** Kollege Christensson!

**J. Christensson** (Schwedischer Transportarbeiterverband): Im Rahmen der allgemeinen Diskussion des Tätigkeitsberichtes haben wir Gelegenheit gehabt, einige unserer Kollegen aus den Ländern anzuhören, die man gewöhnlich als unterentwickelt bezeichnet, und was wir von einigen von ihnen gehört haben, ist ziemlich beängstigend, aber unseres Erachtens keineswegs übertrieben.

Die Kollegen Soares und Martínez haben in ihren Berichten die Bedeutung der im Laufe der Diskussion erwähnten Aufgaben unterstrichen. Nun möchte ich zunächst betonen, daß diese Kollegen irgendeinen Bescheid erwarten, abgesehen von der aus solchen Anlässen üblichen Resolution, und wenn ich sage Bescheid, dann meine ich damit eine Reaktion von seiten der Länder, die man gewöhnlich als fortgeschritten bezeichnet und von denen man erwarten kann, daß sie den Beistand leisten, den unsere Kollegen in den unterentwickelten Ländern zu schätzen wüßten.

Was die regionale Tätigkeit im allgemeinen betrifft, habe ich persönliche Erfahrungen, und wenn man derartige Erfahrungen einmal gemacht hat, hinterlassen sie einen tiefen Eindruck. Vor kurzem wohnte ich einem Kongreß der Vereinigung für soziale Sicherheit in Mexiko bei, dem ersten Kongreß dieser Organisation außerhalb Europas. Aus der Zahl der dort anwesenden Delegierten und dem Interesse, das die südamerikanischen Staaten an den Tag legten, läßt sich ersehen, daß sie gerne Beziehungen zu fortgeschrittenen Ländern aufnehmen möchten, d. h. mit ihren eigenen Worten, sie möchten sich unsere Erfahrungen zunutze machen. Wie der Präsident des chilenischen Gewerkschaftsbundes erklärte, wenn auch gewisse Fortschritte erzielt worden seien, wären sie dennoch bereit, alle erdenklichen Opfer zu bringen, um einen höheren Lebensstandard zu erreichen. Während dieses Kongresses stattete ein peruanischer Professor einen Bericht über die Einkommensverhältnisse in Lateinamerika ab. Dabei erwähnte er, daß das jährliche Einkommen jetzt in gewissen Ländern dieses Erdteils ungefähr 40 US-Dollar ausmache. Er vergleicht diesen Betrag mit den durchschnittlichen Einkommen von \$ 1300,— in den USA und von rund \$ 700,— in Kanada, welche Beträge übrigens auch in skandinavischen Ländern erreicht werden.

Wenn man derartige Mitteilungen hört, lernt man die Notwendigkeit eines finanziellen Beistands verstehen. Die Verhältnisse in diesen Ländern müssen äußerst schlecht sein, wenn man ein ganzes Jahr mit \$ 40,— auskommen muß, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß auf Grund einer vom mexikanischen Gewerkschaftsbund durchgeführten Untersuchung ein Mindestbetrag von 3 mexikanischen Dollars pro Tag erforderlich ist, um eine Familie ernähren zu können. Wenn man also unsere Verhältnisse mit denen Lateinamerikas und gewisser anderer Teile der Welt vergleicht, sieht man ein, daß eine Hebung des Niveaus des Einkommens eine absolute Notwendigkeit darstellt. Man muß sich in diesem Zusammenhang auch die Tatsache vor Augen halten, daß eine schlecht entlohnte Arbeiterklasse den Lebensstandard der Bevölkerung in höheren Einkommensstufen beeinträchtigt. Während der Periode des Wiederaufbaus nach dem Kriege mußten wir in Europa beträchtliche Schwierigkeiten überwinden, die sich aus der niedrigen Entlohnung gewisser Gruppen von Arbeitnehmern in verschiedenen Ländern Europas ergaben. Wir müssen uns immer die besseren Verhältnisse zum Vorbild nehmen und versuchen, den Lebensstandard dementsprechend zu heben.

Auf Grund unserer Erfahrungen in den Ländern, die ich vertrete, sind wir zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die Notwendigkeit einer Rationalisierung um so eher verstanden wird, je höher wir unsere Forderungen ansetzen und je dringender wir sie vertreten. Solange man derartige Forderungen nicht erhebt und sie mit größtem Nachdruck vertritt, bleibt alles beim alten, und die Leute werden weiterhin irgendwie mit einem Elendslohn ihr Dasein fristen. Demgemäß möchte ich den Antrag auf Unterstützung dieser Länder befürworten und möchte den aufrichtigen Wunsch zum Ausdruck bringen, daß sowohl die ITF als auch der IBFG sich bemühen mögen, die erforderlichen Fortschritte zu erzielen, damit die Arbeiter in diesen unterentwickelten Ländern ein menschliches Dasein führen können, damit sie nicht weiterhin vor den Türen ihrer besser entlohnerten Brüder betteln müssen, sondern unserem Kongreß als gleichberechtigte Delegierte beiwohnen können.

Abschließend möchte ich mich dem von Kollegen Haugen im Laufe der Diskussion vorgebrachten Abänderungsantrag anschließen.

**Der Vorsitzende:** Kollege Agonsi!

**L. Agonsi** (Vereinigung des technischen Personals der Eisenbahn von Nigerien): Herr Vorsitzender und Delegierte! Die Weltkarte, die hinter dem Sitz des Vorsitzenden hängt, soll nicht nur als Ornament dienen, sondern uns an die internationale Solidarität erinnern, für deren Förderung sich die ITF seit 60 Jahren einsetzt. Sie hat mit Unterstützung ihrer Mitgliedsverbände in fast allen Erdteilen, mit Ausnahme von Afrika, Regionalbüros eingerichtet. Sollen wir in Afrika glauben, daß uns die ITF weniger Aufmerksamkeit widmet, oder ist die Ursache vielleicht darin zu suchen, daß wir die Internationale noch nicht um Beistand gebeten haben? Sollte die letztgenannte Möglichkeit zutreffen, dann glaube ich im Namen Afrikas sagen zu dürfen, daß eine Förderung der afrikanischen Gewerkschaften überfällig ist.

Vielen von Euch ist über Afrika herzlich wenig bekannt. Sie wissen höchstens, daß Afrika hauptsächlich aus Dschungel besteht, der von Löwen, Elefanten und Buschmännern bewohnt wird. Wenn man mit Europäern über Afrika spricht, stellen sie sich es sofort als nichts anderes vor, als ein enormes Jagdrevier. Dies trifft aber keineswegs zu. Gewiß gibt es bei uns wilde Tiere, aber auch gute Menschen. Wenn es unerwünschten britischen, französischen und belgischen Einwanderern, Händlern und Politikern gelungen ist, in das dichteste afrikanische Dschungel einzudringen, warum sollte es nicht der ITF gelingen?

Seit einigen Tagen widmen die Zeitungen in Europa und Amerika den Ereignissen in Posen beträchtliche Aufmerksamkeit. Das gleiche war der Fall, als sich die Arbeiter Ostberlins vor drei Jahren gegen den Kommunismus erhoben. Wir werden uns hier bald mit einer Resolution zu beschäftigen haben, in der unsere Solidarität mit den Arbeitern von Posen bestätigt wird, und ich bin überzeugt, daß alle Mitgliedsverbände der ITF großzügige Beiträge leisten würden, falls die Arbeiter Polens um finanziellen Beistand zur Bekämpfung des Kommunismus ersuchten. In vielen Teilen Afrikas gibt es aber Regierungsformen, die schlimmer sind als der Kommunismus. So bekämpft z. B. die Regierung Südafrikas die freie Gewerkschaftsbewegung genauso, wie sie von kommunistischen Regierungen bekämpft wird. Die Lage in Ägypten dürfte ungefähr die gleiche sein. Ich möchte auch bezweifeln, ob es in Liberien irgendwelche Gewerkschaften gibt, und im allgemeinen sind die Arbeiter in ganz Afrika entweder unorganisiert oder wo Gewerkschaften vorhanden sind, sind sie sehr schwach.

Wir sind als unterentwickeltes Gebiet bezeichnet worden. Dieser Ausdruck wird aus zahllosen Anlässen auf allen möglichen internationalen Tagungen gebraucht. Ich glaube jedoch nicht, daß Gott aus irgendeinem Teil dieser Welt ein „unterentwickeltes“ Gebiet machen wollte. Wenn Afrika und gewisse Teile Asiens unterentwickelt sind, bedeutet dies, daß noch viel zu entwickeln ist, und ich richte an den Kongreß den ernststen Appell, diese Arbeit sofort in Angriff zu nehmen.

Wenn man sich im Kongreßsaal umsieht, kann man feststellen, daß nur sehr wenige von uns aus Afrika anwesend sind, obwohl Afrika der zweitgrößte Erdteil mit Millionen von Einwohnern ist. Der ITF gehören nur 13 Gewerkschaften an, die ungefähr 23 000 Arbeitnehmer vertreten, aber in ganz Afrika gibt es über 5 000 000 Transportarbeiter und

Millionen von Transportarbeitern, die noch unorganisiert sind. Viele davon sind Analphabeten, aber die Bevölkerung Afrikas kann nicht für immer im Analphabetentum verharren. Die Zeit kommt, wo sie wie schlafende Löwen erwachen werden, um den ihnen gebührenden Platz in der Welt einzunehmen. Wir sollten nicht abwarten, bis dieser Zeitpunkt gekommen ist. Wir müssen als dynamische Bewegung die Arbeiter Afrikas erwecken, damit sie sich gemeinsam mit uns für die volle soziale Gerechtigkeit einsetzen, die das Ziel der ITF ist.

Bei seiner Eröffnungsansprache warnte der Vorsitzende die Arbeiter Afrikas vor der Annahme von Unterstützung von seiten der Kommunisten, die — wie er aus eigener Erfahrung weiß — nur dem Zwecke dient, die Arbeiter der Welt der Tyrannei des Kommunismus gefügig zu machen. Er erklärte weiterhin, daß die ITF keine Mühe scheuen würde, um diese Gefahr herauszustellen und vor ihr zu warnen. Mit Erklärungen und Warnungen ist es aber nicht getan. Wenn Ihr nicht wollt, daß wir von anderer Seite Geschenke annehmen, werdet Ihr uns selber helfen müssen. Man kann sich nicht so benehmen wie der Hund, der kein Wasser trinken wollte, aber auch anderen das Trinken verwehrt. Ich möchte nur eines sagen, wenn Ihr für jede £ 100, die die Kommunisten ausgeben, nur £ 1 ausbebt, gewinnt Ihr die Arbeiter Afrikas für die Sache der freien Gewerkschaftsbewegung. Wir lieben die Freiheit, aber wir können nicht weiterhin lediglich nach der Freiheit rufen, wenn wir verhungern. Ein hungriger Mensch ist ein Leibeigener und Eure Hilfe würde uns in die Lage versetzen, unsere Hilfsquellen zu entwickeln und ebensogut genährt und gebildet zu werden, wie unsere Mitbürger in den industriell entwickelten Gebieten.

Meines Erachtens hat die ITF für Europa und Amerika alles getan, was sie tun konnte. In diesen Erdteilen stellen sich jetzt weniger Probleme. Nur in Afrika und einigen Teilen Asiens ist noch Neuland vorhanden. Wenn unser Ziel tatsächlich darin besteht, die Transportarbeiter in Ländern, in denen sie unorganisiert sind, gewerkschaftlich zu erfassen und schwachen, der Unterstützung würdigen Organisationen beizustehen, dann glaube ich, daß die Verwirklichung dieses Zieles in meinem Erdteil überfällig ist.

Auf Grund des vorliegenden Berichtes läßt sich annehmen, daß die ITF nunmehr beabsichtigt, ihre Tätigkeit in den unterentwickelten Gebieten zu intensivieren und auszudehnen. Abgesehen von Projekten, die Ihr bereits ausgearbeitet habt, möchte ich mir den ernsthaften Vorschlag gestatten, daß die Möglichkeit von Besuchen afrikanischer Gewerkschaftler in den industrialisierten Ländern Europas und Amerikas in Erwägung gezogen werden sollte. Auf diese Weise werden sich bessere Ergebnisse erzielen lassen, als durch die Entsendung von Delegationen nach unserem Erdteil. Wir müssen an Ort und Stelle ausfindig machen, auf welche Weise die Arbeiter in Europa und anderswo ihre Gewerkschaften entwickelt haben. Außerdem haben die meisten von uns in Afrika den Eindruck gewonnen, daß alle Europäer Ausbeuter und Geschäftsleute sind, die sich um unsere soziale Entwicklung herzlich wenig kümmern. Manche Arbeiter meines Heimatlandes können kaum glauben, daß es in Europa und Amerika tatsächlich Leute gibt, die von so guten Absichten beseelt sind wie Ihr. Durch regelmäßige Reisen außerhalb Afrikas würden sie ohne Zweifel verstehen lernen, daß Euch um die Wahrung unserer Inter-

essen zu tun ist und unsere Beziehungen zu den wenigen Weißen, die unter uns wohnen, würden sich automatisch verbessern.

Die ITF wird sich bald einem großen Problem gegenübersehen, dem Problem der Gewährung von beträchtlichen Zuwendungen an Mitgliedsorganisationen in Afrika und Asien, um es ihnen zu ermöglichen, Tagungen der ITF beizuwohnen oder derartige Tagungen ohne Vertreter von Mitgliedsorganisationen in diesen Erdteilen abhalten zu können. In Nigeria gibt es eine Reihe von Gewerkschaften der Transportarbeiter, die der ITF bald beitreten werden. Sie sind überzeugt, daß die ITF ihnen helfen kann und wären enttäuscht, wenn ein derartiger Beistand nicht gewährt würde. Nichtsdestoweniger bleibt die Tatsache bestehen, daß Ihr eben nicht jedermann helfen könnt. Die finanziellen Hilfsquellen der ITF sind beschränkt und ihre Existenz hängt von ihren Mitgliedsorganisationen ab. Eine Möglichkeit der Lösung dieses Problems wäre die Entwicklung eines großzügigen Arbeitsprogramms, durch das gewährleistet würde, daß die Gewerkschaften in den unterentwickelten Ländern eine feste Grundlage erhalten, damit sie so stark sein können, wie die Gewerkschaften Europas und anderer Länder und etwas zu den Finanzen der ITF beitragen können, anstatt immer auf sie angewiesen zu sein. Es ist vorgeschlagen worden, Missionen nach bestimmten Gebieten zu entsenden und einen besonderen Ausschuß ins Leben zu rufen. Ich möchte nur darum bitten, uns bei der Verwirklichung dieses Projektes soweit wie möglich heranzuziehen. Wir wissen, wo der Schuh drückt. Jede Mission, der nicht irgend jemand aus Afrika angehört, würde mit Mißtrauen empfangen werden. Ich erinnere mich z. B. an den Empfang, der der Delegation des IBFG in Nigerien 1951 zuteil wurde. Es war kein besonders guter.

Die ITF ist eine einflußreiche Organisation, das aktivste Berufssekretariat, das mit dem IBFG zusammenarbeitet. Man mag der Ansicht zuneigen, daß die Lösung des Problems der Intensivierung dieser Tätigkeit dem IBFG überlassen bleiben sollte, der die Organisation mit dem größeren Kompetenzbereich ist. Diese Auffassung ist aber m. E. unrichtig. Unsere Organisation fungiert in Wirklichkeit als Schrittmacher des IBFG. Wir in der Verkehrswirtschaft bahnen den Weg für die anderen, und auf gleiche Weise sollten wir bei der Intensivierung der regionalen Tätigkeit das Tempo angeben. In Anbetracht dieser Tatsache, Kollegen, appelliere ich an Euch, das Problem, mit dem wir uns nun beschäftigen, sehr ernst zu nehmen.

Für alles, was die ITF bisher für uns getan hat, sind wir ihr zu großem Dank verpflichtet. Wir hoffen, daß nunmehr uns dieser Beistand weiterhin zuteil werden wird. Wir wollen jedoch nicht für ewige Zeit Schmarotzer sein. Mitgliedsverbände der ITF haben den Gewerkschaften in Afrika hervorragende Dienste geleistet. Der britische Eisenbahnerverband z. B. opferte viel, um den afrikanischen Eisenbahnern Rhodesiens helfen zu können, aber wir möchten nicht jahrein jahraus wie kleine Kinder in der Wiege verhätschelt werden. Wir wollen aufwachsen und unser Wachstum sollte von Euch gefördert werden.

Die Länder Afrikas erreichen allmählich das Stadium der Selbständigkeit und der Unabhängigkeit von ausländischer Herrschaft. Sobald diese Selbständigkeit zur Tatsache wird, werden diese Länder mit anderen diplomatische Beziehungen aufnehmen, einerlei, ob es sich um kommu-



nistische oder demokratische Länder handelt. Bevor es dazu kommt, würde ich es begrüßen, wenn die ITF in Afrika festen Fuß gefaßt hätte. Wir möchten im Rahmen dieser großen Bewegung nicht nur die Rolle eines stillen Gesellschafters spielen. Es ist unser Wunsch, aktiv an der Tätigkeit der ITF teilzunehmen. Dies wird jedoch nur dann möglich sein, wenn es bei uns gut funktionierende Gewerkschaften gibt, die von verantwortungsbewußten und erfahrenen Funktionären geleitet werden. In Nigeria z. B. gibt es derzeit in der Gewerkschaftsbewegung nur wenige Leute mit praktischer Erfahrung. Die Arbeiter geben nicht gern ihre sichere, ständige Beschäftigung mit Pensionsanspruch auf, um dafür das Risiko der gewerkschaftlichen Arbeit zu übernehmen. Die Entlohnung vollamtlich beschäftigter Gewerkschaftsfunktionäre läßt zu wünschen übrig, und sie erhalten ihren Lohn nicht immer regelmäßig ausbezahlt. Mit derartig ungewissen Beschäftigungsbedingungen werden sich nur ganz wenige abfinden wollen. Mit Hilfe einer Organisation wie die ITF glaube ich jedoch, daß die Aussichten in der Zukunft günstiger sein werden. Ich muß viel opfern, um diesem Kongreß beizuwohnen. Für meine Gewerkschaft war es sehr schwierig, meine Reise nach London und von dort nach Wien zu bezahlen. Selbst meine Rückreise ist noch immer mit Schwierigkeiten verbunden. Meine Gewerkschaft und ich bringen diese Opfer, da wir überzeugt sind, daß es im Interesse der Arbeitnehmer der unterentwickelten Gebiete liegt, wenn wir uns an den Diskussionen hier beteiligen und Euch von unseren Schwierigkeiten in Kenntnis setzen können.

Ich habe soeben ein Schreiben des afrikanischen Eisenbahnerverbandes von Kenia erhalten, in dem er mich ersucht, an den Kongreß um Beistand zu appellieren, damit in Kenia zufriedenstellende Dienstverhältnisse ohne rassenmäßige Diskriminierung erreicht werden können. Ich habe ein ähnliches Mandat vom Hafentarbeiterverband von Nigerien und Kamerun erhalten, so daß ich sagen darf, ich appelliere im Namen von West- und Ostafrika an den Kongreß, die sofortige Intensivierung der Tätigkeit der ITF in Afrika zu beschließen.

Unbedingt erforderlich ist bei uns die Schaffung ordnungsgemäß funktionierender Gewerkschaften. Zu den Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles sollte die Bereitstellung von Material zur Schulung und Bildung und die Förderung der gewerkschaftlichen Schulung durch die ITF gehören. Voriges Jahr wohnten drei Mitglieder meiner Gewerkschaft einem vom IBFG veranstalteten internationalen Seminar bei. Sie waren von der ITF entsandt worden. Der Besuch dieses Seminars ist für uns von großem Nutzen gewesen und hat überdies bei unseren Mitgliedern den Eindruck hinterlassen, daß Ihr unsere Schwierigkeiten versteht und unserem Wunsch, Fortschritte zu erzielen, Verständnis entgegenbringt. Diese Art der Förderung unserer Entwicklung sollte womöglich fortgesetzt werden.

Abschließend möchte ich Euch an das Telegramm meiner Gewerkschaft erinnern, das vom Generalsekretär am Tage der Eröffnung des Kongresses gelesen wurde. Meine Gewerkschaft wollte dem Kongreß die Tatsache zur Kenntnis bringen, daß alle afrikanischen Transportarbeiter von der ITF Ermutigung und Beistand erwarten. Ich muß nochmals betonen, daß dieser Beistand nicht hinausgeschoben werden sollte, sondern, daß der Kongreß sofort mit dem erforderlichen Weitblick den Beschluß

fassen möge, die Lösung der Aufgabe der Erfassung der unorganisierten Transportarbeiter Afrikas und anderer Erdteile in sehr großem Maßstabe in Angriff zu nehmen. Selbstverständlich wird sich im Zusammenhang damit ein finanzielles Problem ergeben, aber wir haben unter uns einflußreiche Gewerkschaften, die Millionen von Arbeitnehmern vertreten. Wenn alle Arbeiter, die wir vertreten, nur ein paar Schilling beitragen, würden die Probleme, mit denen sich dieser Kongreß zu beschäftigen hat, gelöst werden können.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege Oca. Ihm folgt Kollege Heymann.

**R. Oca** (Transportarbeiterverband der Philippinen): Herr Vorsitzender und Kollegen! Der Transportarbeiterverband der Philippinen ist das jüngste Mitglied dieser großen Internationale. Es ist für uns eine große Freude und große Ehre, hier anwesend sein zu können und unsere Kollegen aus allen Erdteilen kennenzulernen. Der Transportarbeiterverband der Philippinen bemüht sich nach besten Kräften, dem Standard der ITF und der von ihr vertretenen Politik Rechnung zu tragen. Ich hatte die Ehre, der ersten asiatischen Konferenz der ITF 1955 in Tokio beizuwohnen, und ich zählte zu jenen, die mit Nachdruck die Bedeutung eines Regionalbüros der ITF in Asien betonten. Dank den Bemühungen unseres Generalsekretärs, der dieser Konferenz ebenfalls beiwohnte, ist dieser Gedanke nunmehr verwirklicht worden. Selbstverständlich hat das Regionalbüro der ITF in Japan noch keine großen Fortschritte erzielt. Es bleibt viel zu tun übrig, und ich kann verstehen, daß unsere Internationale große Opfer bringen muß, um dem Regionalbüro die Erfüllung seiner Aufgaben zu ermöglichen. Meine Kollegen und insbesondere jene, die aus den vom Glück mehr begünstigten Ländern dieser Welt stammen, möchte ich dringend daran erinnern, daß wir in Asien jetzt von einer großen Gefahr bedroht sind, die jedem von Euch bekannt ist. Ich weiß, daß die gleiche Gefahr auch vor Eurer eigenen Tür lauert, aber vielleicht ist sie in Asien deutlicher fühlbar, da wir ein unterentwickeltes Gebiet sind und daher eine möglicherweise leichte Beute für die Fangarme des Kommunismus. Nichtsdestoweniger darf ich mit Stolz feststellen, daß die Philippinen, obwohl sie klein sind, diese Gefahr bekämpfen und daß es, dank unserem Präsidenten, der vor 5 Jahren aktiv am Kampf gegen den Kommunismus teilnahm, gelungen ist, ihn so weit zurückzudrängen, daß er in unserem Lande keinen Schaden mehr anstiften kann. Die Beratungen über diesen Punkt der Tagesordnung, in dem wir die Absicht der Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit der ITF behandeln, kommt für uns gerade zur richtigen Zeit, da wir Euch genau auseinandersetzen werden können, welchen Problemen wir uns in Asien heute gegenübersehen. Sehen wir uns z. B. Indonesien an oder die übrigen Länder, wo es dem Kommunismus gelungen ist, sich einzunisten. Dort kämpfen wir gegen einen sehr starken Gegner, aber in den Philippinen werden wir uns als Mitglieder der großen internationalen Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter, mit allen verfügbaren Mitteln bemühen, dieser Drohung entgegenzuwirken.

Ich möchte nun auf einige der Schwierigkeiten hinweisen, die die Transportarbeiter in unserem Erdteil zu überwinden haben. So gibt es bei uns z. B. nicht weniger als 7170 Inseln, und man kann sich daher vorstellen, welche wichtige Rolle das Verkehrswesen spielt. Ein großer Teil unserer Bevölkerung ist heute arbeitslos, und aus diesem Grunde bin ich jenen Rednern sehr dankbar, die sich bereiterklärt haben, ihren Beistand zum

Zwecke der Ausweitung der Tätigkeit der freien Gewerkschaftsbewegung, in allen Weltteilen zu gewähren.

Die Herstellung engerer Beziehungen zwischen den Ländern Asiens, wie sie in der uns vorgelegten Resolution empfohlen werden, möchte ich befürworten. Sie werden den Zusammenschluß des Großteils der asiatischen Transportarbeiter herbeiführen und daher eine sehr wichtige Rolle spielen. Weiterhin möchte ich vorschlagen, einen Austausch von Transportarbeitern der verschiedenen Länder Asiens zu ermöglichen, damit wir erfahren, was unsere Kollegen in anderen Ländern machen und damit wir auf diese Weise Beschlüsse fassen können, die zu einer Verbesserung der Lage der freien Gewerkschaften beitragen können.

Schließlich möchte ich beantragen, der Zentralisierung der Tätigkeit in Asien größere Aufmerksamkeit zu widmen. Damit meine ich, daß unser Regionalbüro in Tokio einen weiteren Kompetenzbereich und mehr Unterstützung erhalten sollte, da ein Regionalbüro keinen Zweck hat, wenn es nicht das richtige Material und die erforderlichen Mittel besitzt, um die Ziele erreichen zu können, zu deren Erreichung es ins Leben gerufen wurde. Wenn Ihr diesem Appell Folge leistet, helft Ihr damit nicht nur der Demokratie bei Euch, sondern auch in dem Erdteil, von dem ich komme.

**Der Vorsitzende:** Das Wort hat Kollege Heymann, Goldküste. Ihm folgt Knight, Grenada.

**Charles Heymann** (Verband der Arbeiter im Binnenverkehr der Goldküste): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich überbringe Euch die brüderlichen Grüße der Transportarbeiter und des Gewerkschaftsbundes der Goldküste. Zunächst möchte ich im Namen des Transportarbeiterverbandes der Goldküste dem Exekutivkomitee der ITF den Dank für das großzügige Entgegenkommen aussprechen, durch das meine Gewerkschaft in die Lage versetzt wurde, einen Delegierten hierher zu entsenden, um an diesem Jubiläumskongreß teilnehmen zu können. Ich würde mich eines Pflichtverständnisses schuldig machen, wenn ich nicht auch Kollegen Becu, dem Generalsekretär, unseren Dank für die Ermutigung ausspräche, die er uns zuteil werden ließ, indem er uns mit der ITF bekanntmachte und schließlich unsere Achtung und unser Interesse an ihrem dynamischen Geiste der selbstlosen Pflichterfüllung erweckte.

Im Interesse derjenigen Kollegen, die mit den Verhältnissen an der Goldküste vielleicht nicht vertraut sind, möchte ich kurz folgendes erwähnen: Die Goldküste grenzt in Westafrika an den Atlantischen Ozean und erstreckt sich auf ein Gebiet von ungefähr 233 100 km<sup>2</sup>. Der einzige Zugang zum Meer ist die 400 km lange Küste. In der Frühzeit der Geschichte des Landes fallen die ersten Handelsexpeditionen der Phöniker, Franzosen und Portugiesen. Das wichtigste Bindeglied zwischen der eingeborenen Bevölkerung und der damals bekannten Welt war das Meer und blieb es auch bis in die jüngste Zeit vor der Entwicklung der Zivilluftfahrt.

Die Goldküste ist ein überwiegend landwirtschaftliches Gebiet, dessen wichtigstes Erzeugnis, der Kakao, in derartigem Umfange produziert wird, daß fast ein Drittel der Weltnachfrage befriedigt wird. Außer Kakao exportiert die Goldküste immer größere Mengen von Holz. Zu weiteren wichtigen Exportartikeln gehören Manganerz, Bauxit und industrielle Diamanten sowie Gold.

Die natürlichen Hilfsquellen des Landes sind gleichmäßig verteilt, wodurch dem Verkehrswesen bei ihrer Entwicklung eine wichtige Rolle zufällt. Der Binnenverkehr stützt sich auf das Straßennetz. Es hat sich von nur 400 km im Jahre 1918 zu ungefähr 43 000 km aller Kategorien entwickelt, von denen rund 8 000 km als erstklassige Straßen bezeichnet werden können. In den letzten 8 Jahren sind mit einem Aufwand von nicht weniger als £ 12 000 000 neue Straßen gebaut und ältere modernisiert worden, und weitere Mittel werden zu diesem Zweck im Rahmen des nächsten, im Jahre 1957 beginnenden Fünfjahresplans, verwendet werden. Das Straßennetz wird von ungefähr 50 000 Fahrzeugen aller möglichen Typen befahren, wobei sich der Verkehr hauptsächlich auf die wichtigsten Städte und für den Anbau von Kakao wichtige Gebiete konzentriert.

Im Verkehrswesen sind schätzungsweise nicht weniger als 120 000 Arbeitnehmer beschäftigt, und in Anbetracht des überaus raschen Ausbaues des Straßennetzes im ganzen Lande, ist mit einer weiteren Zunahme dieser Zahl in der nahen Zukunft zu rechnen. Da die Zukunft des Landes in einem derartigen Maße von seiner Verkehrswirtschaft abhängt, muß die Regierung den aktiv im Verkehrswesen Beschäftigten größte Aufmerksamkeit widmen. Ich darf an dieser Stelle erwähnen, daß die Regierung die Gründung einer Anzahl von Gewerkschaften von Transportarbeitern bewilligt hat. Die blühendste dieser Gewerkschaften ist der Kraftfahrerverband mit fast 10 000 Mitgliedern, dem unmittelbar der Eisenbahnerverband, der Hafnarbeiterverband, der Verband der Taxifahrer und der Arbeiter im Binnenverkehr folgen.

Der Gewerkschaftskongreß der Goldküste, die Dachorganisation, der alle Gewerkschaften angehören, ist sich seiner Verantwortung vollauf bewußt, und er ist in allen Gremien der Arbeiterschaft des Landes vertreten. Zwei Fünftel der Mitglieder der Dachorganisation sind Transportarbeiter, und sie sind die stärkste Gruppe in der wichtigsten Wirtschaftskommission des Landes.

Der Lebensstandard hat sich seit 1947 überall erhöht und wird sich mit großer Wahrscheinlichkeit weiterhin erhöhen. Das eine große Ziel der Gewerkschaften der Goldküste, ist die Entwicklung und Unabhängigkeit des Landes und die wirtschaftliche Autonomie seiner Bevölkerung. Aus diesem Grunde hat der Gewerkschaftsbund die sozialistische Politik der gegenwärtigen Regierung auf so aktive Weise befürwortet, und er spielt im Kampfe um die Selbständigkeit eine hervorragende Rolle.

Glücklicherweise ergeben sich aus der Erdölgewinnung im wesentlichen Teil des Landes sowie aus dem Bau moderner Hafenanlagen und dem Bau des Staudamms am Voltafluß mit seinen riesigen Zukunftsmöglichkeiten, neue Perspektiven einer weiteren Entwicklung. Innerhalb weniger Jahre wird es daher an der Goldküste nicht nur zu einer noch nie dagewesenen Verbesserung des Straßen- und Eisenbahnverkehrs kommen, sondern auch zu einer ungefähr 50prozentigen Erhöhung der Zahl der Arbeitnehmer der Verkehrswirtschaft. Nach unserer Ansicht, und auch der ausländischen Beobachter, steht die Goldküste an der Schwelle einer neuen Aera, der Aera der Unabhängigkeit.

Die ITF sollte daher Vertrauen in die Möglichkeiten setzen, in Westafrika Fuß zu fassen, entweder an der Goldküste oder in Nigieren. An der Goldküste sind jedoch mehr als im südlichen Teil Afrikas die Vor-

bedingungen für die Entwicklung einer sehr starken Transportarbeiter-Gewerkschaft geschaffen worden. Die Pläne der Verschmelzung von über 10 Gewerkschaften von Arbeitnehmern im Straßentransport und Eisenbahnwesen, befinden sich in einem vorgerückten Stadium der Verwirklichung, und eine derartige Einigung würde sich im Interesse der Lösung der großen Aufgabe, die der ITF in Afrika bevorsteht, sehr zweckdienlich erweisen. Als Beispiel für die zukünftigen Möglichkeiten, die der ITF an der Goldküste offenstehen, kann jetzt schon die Tätigkeit des westafrikanischen gewerkschaftlichen Informationszentrums des IBFG angeführt werden.

Gegenwärtig bezeichnet man die Mitgliedsverbände der ITF in Afrika und anderen in einem Abhängigkeitsverhältnis stehenden Gebieten, als Organisationen in unterentwickelten Ländern. Ich möchte ganz aufrichtig sagen, daß die Ursache der rückständigen Entwicklung an der Goldküste nicht in erster Linie wirtschaftlich begründet, sondern eher der mangelnden Zentralisierung der Struktur unserer Gewerkschaften zuzuschreiben ist. Durch die große Zahl der Gewerkschaften wird die Energie vernichtet, die innerhalb einer gefestigten und geeinten Gewerkschaftsbewegung konzentriert werden könnte. So ist z. B. meine Gewerkschaft der einzige der ITF angeschlossene Transportarbeiterverband der Goldküste mit nur 1000 Mitgliedern, obwohl die Transportarbeiter-Gewerkschaften an der Goldküste insgesamt fast 35 000 zahlende Mitglieder zählen. Ich bin überzeugt, daß dieses Problem nicht nur für unser eigenes Land charakteristisch ist, sondern auch in den meisten übrigen unterentwickelten Ländern besteht.

Es wäre mehr als wünschenswert, wenn die ITF die Möglichkeit, die sich ihr jetzt in Westafrika bietet, ausnützte. Dort hat das Geschwür des Kommunismus noch nicht begonnen, die feste Struktur unserer Gewerkschaften anzugreifen. Obwohl wir des finanziellen und technischen Beistandes bedürfen, lassen wir uns nicht ohne weiteres von Angeboten beeinflussen, durch die die geeinte Front der Arbeiterschaft zerstört und sie dauernd an die Herrschaft einer ausländischen Macht gebunden würde. Der internationale Geist ist für uns der Zauberstab, mit dem Ihr unsere Freundschaft und unser Vertrauen gewinnen könnt. In Afrika lehnen sich jetzt die Arbeiter gegen die traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse und die politischen Einrichtungen auf, die die Stützen eines Systems der Unterdrückung und des Imperialismus sind. In Afrika, wie auch in anderen unterentwickelten Ländern, ist der Ursprung des Problems auf politischer Ebene zu suchen, da die gewerkschaftliche Struktur und der Charakter des Landes durch politische Elemente bestimmt werden. Eine gute Regierung bedeutet naturgemäß eine gute Gesetzgebung. Ist die Regierung demokratisch, so werden die Einrichtungen, die sie ins Leben ruft, demokratisch sein. Wenn die Gewerkschaften frei sind, dann hat der einzelne vollkommene Freiheit zur Ausübung seiner gewerkschaftlichen Rechte.

Die Goldküste wird bald als erstes Land Afrikas ihre Selbständigkeit erlangen. Wenn die ITF daher irgendwo in Afrika mit enormen Erfolgsmöglichkeiten rechnen kann, so ist es an der Goldküste. In einer derartigen Atmosphäre der vollkommenen Freiheit und Einigkeit kann die ITF Fortschritte machen und ihren Einfluß auf andere Teile Afrikas ausdehnen. In unserem Lande, an das die unterdrückten Arbeiter in Afrika

ihre Hoffnung knüpfen, kann die ITF ihre Flagge der Brüderlichkeit und internationalen Solidarität entfalten.

**Der Vorsitzende:** Kollege Knight!

**J. Knight** (Verband der Seeleute und Hafenarbeiter von Grenada): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich bin sehr dankbar dafür, daß wir gemeinsam diese überaus wichtige Frage der Intensivierung und Ausweitung des Tätigkeitsbereiches der Gewerkschaftsbewegung besprechen können. Der Frage, ob ein Land entwickelt, unentwickelt oder unterentwickelt ist, ist beträchtliche Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Gewerkschaften Britisch-Westindiens halten die Entwicklung eines Landes jedoch nur für einen Wegweiser, der den Sachverständigen der ITF zeigen kann, wie, wann, wo und warum sie ihre Tätigkeit in diesem oder jenem Gebiet entfalten sollten. Ich hoffe, daß Ihr Euch der Ansicht unsener Gewerkschaften anschließen werdet, daß Europa, Asien, Afrika und Amerika auf ihre eigene Weise und in verschiedenem Umfange des Beistands und der Anleitung der Gewerkschaftsbewegung bedürfen. Wir dürfen uns von der Frage, ob eine Gewerkschaft finanziell oder zahlenmäßig stark oder schwach ist, nicht von unserem Ziele ablenken lassen. Wir müssen uns fragen, welche Möglichkeiten sind vorhanden und welche sind die noch unangetasteten Reserven an Arbeitskräften, denen die ITF ihre Aufmerksamkeit zuwenden sollte.

Liebe Kollegen, wenn man ein Problem löst, schafft man automatisch ein anderes. Vor einigen Tagen legte ich diesem Kongreß eine Resolution vor, die einigen von Euch vielleicht etwas zu weit hergeholt erscheinen mag, und vielleicht habt Ihr geglaubt, daß wir in Britisch-Westindien versuchen zu laufen, noch bevor wir das Gehen gelernt haben. Das ist jedoch keineswegs der Fall. Ich möchte mir sogar erlauben zu sagen, daß selbst die ITF, trotz ihrer Tradition, noch in den Kinderschuhen steckt. Tatsache ist, daß in Europa, Asien, Afrika, dem amerikanischen Kontinent und Australien rund 2 000 000 000 Menschen wohnen. Zieht man von dieser Zahl die nicht produktiv tätige Bevölkerung einschließlich der Kinder und Greise ab, so bleibt ein Reservoir von Arbeitskräften von rund 100 000 000 Menschen übrig. Wollt Ihr mir wirklich erzählen, daß die ITF von einer Bevölkerung der Welt von so vielen Millionen Menschen nur auf 3 000 000 Anspruch erheben könnte? In Britisch-Westindien gehören Euch von 5 000 000 Menschen nur 10 000 an. Hier handelt es sich um eine Aufgabe, deren Lösung der 24. Kongreß der ITF in Angriff zu nehmen hat, und wenn dies unterlassen wird, muß ich, wie uns der Generalsekretär gestern nahelegte, an der Gewerkschaftsbewegung Kritik üben.

Die Zahl der Mitglieder, die wir bereits besitzen, ist für uns hier nicht von Interesse. Von Bedeutung ist die Zahl der Mitglieder, die uns angehören werden. Dieser Aufgabe sieht sich die ITF gegenüber, und es ist unsere Sache, hier Anweisungen zu erteilen und festzulegen, wann und wo sie diese Arbeit in Angriff nehmen muß.

Durch das Flugzeug und die schnellen Schiffe sind die Entfernungen zusammengeschrumpft. Heute gibt es keine sehr großen noch unentdeckten Teile der Welt. Wir müssen mit der Zeit Schritt halten. Wir müssen daran denken, was 1958, 1960 ja sogar was 1962 geschehen kann, da die Zeit, in der wir leben, so schnelllebig ist, daß wir ihr einen Schritt voraus sein müssen. Wir haben uns einige Zeit über die finanziellen Möglichkeiten der ITF unterhalten.

Liebe Kollegen, reden wir nicht mehr davon. Denken wir einen Augenblick nicht mehr an die finanziellen Möglichkeiten, sondern die an Bedeutung alles überragenden noch unangetasteten Hilfsquellen.

Wir wollen nicht idealistisch sein. Laßt uns realistisch vorgehen und der ITF die erforderliche Handlungsvollmacht erteilen. Sie besteht aus Sachverständigen, machen wir uns daher ihre Dienste zunutze und vergeuden wir keine weitere Zeit. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Intensivierung und Ausweitung der Gewerkschaftsbewegung sind wir uns alle einig. Benutzen wir daher die Gelegenheit, um der ITF eine Blankovollmacht zu erteilen. Ich richte an Euch den aufrichtigen und ernststen Appell, mit dem erforderlichen Weitblick vorzugehen, alle Hilfsquellen heranzuziehen, deren wir habhaft werden können, und wir werden die erforderlichen Mittel auch erhalten, wenn Ihr dem Vorschlag zustimmt, der Euch nunmehr vorliegt. Haltet Euch die Tatsache vor Augen, daß es nur eine Kasse und einen Kassier gibt, von dem Ihr Geld erhalten könnt, und stellt demnach einen Scheck aus mit den Worten: Wir glauben an uns und an die ITF.

**Vorsitzender Jahn:** Als letzter Redner für heute hat das Wort George Harrison, USA.

**G. Harrison** (Railway Labor Executives' Association, USA). Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich bitte um Entschuldigung, daß ich mich nochmals zum Wort melde, aber für mich ist das Problem der Förderung der freien Gewerkschaftsbewegung in den unterentwickelten Ländern, deren Bevölkerung so flehentlich um Beistand zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage bittet, eines der wichtigsten, mit denen sich dieser Kongreß zu beschäftigen hat. (Beifall.) Ich sage das nicht nur, weil menschliche Probleme mit unserer Unterstützung der Millionen entrechteter, überbeanspruchter und unterentlohnter, ausgebeuteter Menschen verbunden sind, sondern auch aus dem Grunde, weil es in unserem ureigensten Interesse liegt, diese Leute zu ermutigen, ihre freien Gewerkschaften zu entwickeln, wenn wir in den fortgeschritteneren Ländern weitere Fortschritte machen wollen. Damit meine ich nicht nur Fortschritte auf wirtschaftlichem Gebiete, sondern auch, wenn man sich die Weltlage betrachtet und den weltanschaulichen Zwiespalt zwischen den Völkern diesseits und jenseits der totalitären Philosophie, die Wahrung und Ausdehnung der Freiheit, die uns in den demokratischen Ländern der Welt so viel bedeutet. Schon in unserem eigenen Interesse müßten den Völkern dieser unterentwickelten Länder bei der Entwicklung ihrer wirtschaftlichen und politischen Einrichtungen nach besten Kräften behilflich sein.

Ich komme soeben aus Genf, wo wir uns 11 Tage lang mit der Prüfung der Arbeitsprogramme und Politik der IAO im Hinblick auf ihre zukünftige Tätigkeit beschäftigten. Dabei gelangte der aus Sachverständigen aus 18 Ländern bestehende Ausschuß zu der Schlußfolgerung, daß eine der wichtigsten Aufgaben, die die IAO jetzt zu bewältigen hat, in der Entwicklung freier Gewerkschaften in diesen unterentwickelten Ländern bestehe. Die eigentliche organisatorische Arbeit kann selbstverständlich nicht von der IAO geleistet werden; sie ist Sache unserer ITF und vielleicht in beschränktem Umfange des IBFG.

Was die Verkehrswirtschaft betrifft, sind hierfür meines Erachtens die ITF und ihre Mitgliedsverbände verantwortlich.

Wir haben Regionalbüros ins Leben gerufen. Wir brauchen mehr Regionalbüros und ich bin der Ansicht, daß sich ihre Tätigkeit auf jene Länder konzentrieren sollte, wo das dringendste Bedürfnis nach eigenen freien Gewerkschaften besteht. Wenn sich bei der Bevölkerung des betreffenden Landes nicht der ausgeprägteste Wunsch bemerkbar macht, Hand anzulegen und eine freie Gewerkschaftsbewegung ins Leben zu rufen, vergeudet jede Organisation, die sich dorthin begibt, einfach ihre Zeit. Ist aber dieses Bedürfnis vorhanden, dann obliegt m. E. dem IBFG die Verantwortung für die Entsendung von Delegationen in diese Länder, die die Führung zu übernehmen und Gewerkschaftsführer heranzubilden hätten, die dann selber die Leitung der Arbeit in die Hand nehmen können. Nun haben wir uns in den vergangenen Jahren über die verschiedenen Dachorganisationen nach besten Kräften bemüht, freie Gewerkschaften aufzubauen, aber ich möchte hier ganz offen und ehrlich sagen, daß meines Erachtens Tausende Dollars zum Fenster hinausgeworfen worden sind, denn in einigen dieser Länder sind wir Leuten in die Hände gefallen, denen es weitaus mehr um die Förderung ihrer persönlichen Interessen ging, als um den Aufbau einer freien Gewerkschaftsbewegung. Es ist unsere Sache, in diesen Ländern Leute ausfindig zu machen, die ehrlich am Aufbau einer freien Gewerkschaftsbewegung interessiert sind. Wenn wir sie gefunden haben, setzen wir die Hilfsquellen aller Gremien und Organisationen ein, die für diese Arbeit verfügbar sind. Die IAO ist eine der spezialisierten Organisationen des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen. Ihr Budget für technischen Beistand beläuft sich auf rund 30 Millionen Dollar. Von dort aus erhalten die Arbeitgeber Unterstützung bei der Entwicklung neuer Methoden zur Steigerung der Produktion. Die Landwirtschaft erhält Unterstützung bei der Entwicklung neuer Methoden zur Steigerung der Produktion von Gütern, die für die Ernährung wichtig sind. Ich kann daher nicht einsehen, warum nicht auch über den IBFG und die ITF Beistand beim Aufbau und der Entwicklung freier Gewerkschaften gewährt werden sollte. Wie könnte eine solche Unterstützung nun erfolgen? Erstens könnten wir Arbeiter aus diesen Ländern nach den fortgeschritteneren Ländern reisen lassen, um ihnen zu zeigen, wie wir unsere Gewerkschaften entwickelt haben, wie wir das Problem der Erhöhung des Lebensstandards und des Wohlstandes in unseren Ländern lösen. Durch Veröffentlichungen können Informationen erteilt werden; wir können Seminare veranstalten und Konferenzen und können Delegationen der ITF, des IBFG und anderer finanziell stabiler Organisationen der Arbeiterschaft, nach diesen Ländern entsenden, um Anleitungen zu erteilen, Beistand zu leisten und Gewerkschaftsführer zu schulen.

Kollegen, ich bitte Euch dringendst, gewährt allen Beistand, den ihr gewähren könnt. Ich denke dabei nicht an die wirtschaftliche Lage meines Landes. Mir verursacht die politische Lage Bedenken und mir geht es um meine Freiheit als einer der Bürger dieser Welt. Heute wird der Kampf um das Gewissen und das geistige Erbe der Menschheit geführt und nur durch Armut, Erniedrigung und Ausbeutung lassen sich Menschen verleiten, ihre Freiheit für die gottverneinenden Ideologien einzutauschen, die sich jetzt in der Welt verbreiten.

Ich will Euch nicht länger mit meinen Ausführungen aufhalten. Wir in den Vereinigten Staaten werden zu diesem Fonds der ITF unseren Beitrag leisten, damit die Arbeit in Angriff genommen werden kann.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch dem Kollegen Harrison für seinen Beitrag.



Ich mache darauf aufmerksam, daß wir morgen früh diesen Punkt abschließend behandeln. Wir beginnen punkt 9 Uhr. Das Wort hat Freund Riaza aus Spanien. Er ist punkt 9 Uhr hier, mit mir!

Bevor wir schließen, sind die Vorschläge für den Generalrat eingegangen. Die italienischen Kollegen schlagen zwei Vertreter, statt, wie es satzungsgemäß ist, einen vor. Zentral- und Südamerika schlägt vier Vertreter, anstatt drei, wie es nach den Satzungen vorgesehen ist, vor. Ich bitte sowohl die italienischen als auch die zentral- und südamerikanischen Kameraden dringend und herzlich darum, sich heute abend damit zu beschäftigen, welchen Kollegen sie zurückziehen wollen, damit wir morgen früh zur Wahl des Generalrates schreiten können. Also noch einmal meine herzliche Bitte an die italienischen und die zentral- und südamerikanischen Kameraden, sich heute abend klar darüber zu werden, welchen Kollegen sie von den vorgeschlagenen zwei bzw. vier zurückziehen wollen, damit wir morgen früh zur reibungslosen Wahl schreiten können.

Im Anschluß an die Vollsitzung tritt die Resolutionskommission sofort in Saal 4 oder 5 zusammen.

Damit wären wir am Ende unserer Arbeit für heute. Ich vertage den Kongreß bis morgen früh um 9 Uhr.

*Unterbrechung der Beratungen: 16.40 Uhr.*

*Mittwoch, 25. Juli 1956*

#### VORMITTAGSSITZUNG

**Intensivierung der Tätigkeit zwecks Förderung der freien Gewerkschaften in allen Ländern — Wahl des Generalrats — Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens.**

**Wiederaufnahme der Verhandlungen um 9.10 Uhr.**

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen, der Kongreß ist wieder eröffnet. Wir gehen in der Tagesordnung weiter. Das Wort zu Punkt 11 hat Freund Riaza.

**L. Riaza** (Spanische Gewerkschaften der Eisenbahner und Transportarbeiter im Exil): Eine ganze Reihe von Kollegen hat bereits vor mir das Wort ergriffen, um zur Frage der Entwicklung der freien Gewerkschaftsbewegung in der ganzen Welt Stellung zu nehmen. Ich habe den verschiedenen Rednern zugehört, die die Lage in einzelnen Ländern geschildert haben, insbesondere in jenen, die unterentwickelt sind oder unter dem Joch der kommunistischen Tyrannei zu leiden haben. Als Spanier muß ich Euch jedoch daran erinnern, daß es Völker gibt, deren Lage die gleiche ist wie diejenige unter kommunistischen Diktaturen. Dazu gehört das Volk Spaniens, das ich hier vertrete.

Auch in unserem Lande kann von freien Gewerkschaften nicht die Rede sein. Freie Gewerkschaften gab es bis 1939, aber seither gibt es genauso wie in den Ländern unter russischer Herrschaft, nichts als die vom Staate aufgezwungene Auchgewerkschaft. In Spanien bedeutet der Versuch der Gründung freier Gewerkschaften ein schweres Verbrechen. Außerdem wird ein derartiger Versuch als ein Verbrechen betrachtet, das mit schweren Strafen geahndet wird, da freien Gewerkschaftern nicht von gewöhnlichen Richtern und Gerichten der Prozeß gemacht wird, sondern von Militärgerichten.

Zunächst möchte ich erwähnen, daß zum Allgemeinen Spanischen Arbeiterverband (UGT) und zur spanischen Sozialistischen Partei viele Transportarbeiter zählen. Gegenwärtig befinden sich mehrere ihrer Vorstände im Gefängnis. Es mag Euch vielleicht sonderbar erscheinen, daß ich hier von Vorständen in der Mehrzahl spreche, aber bei den illegalen Organisationen in Spanien gibt es nicht nur einen Vorstand und einen Verbindungsausschuß, sondern es werden immer stellvertretende Organe in Reserve gehalten, da die heute amtierenden Funktionäre, in Anbetracht der gegenwärtigen Verhältnisse, durchaus erwarten, eines Tages verhaftet zu werden, und sie müssen dann von anderen ersetzt werden können. Zu jenen, die gegenwärtig Gefängnisstrafen verbüßen, gehören zwei Kollegen, die im Kampfe für die freie Gewerkschaftsbewegung seit der Zeit des Bürgerkrieges an der vordersten Front stehen. Es handelt sich um Edmundo Villegas und Emilio Salgado. Beide befinden sich seit neun Jahren im Gefängnis. Sie waren zu einer 25jährigen Gefängnisstrafe verurteilt worden, weil sie angeblich „die Sicherheit des Staates gefährdet hatten“. In Wirklichkeit haben sie die vergangenen neun Jahre jedoch im Gefängnis verbracht, weil sie das „Verbrechen“ begangen hatten, den Versuch einer Neugründung der freien Gewerkschaftsbewegung in Spanien zu unternehmen. Das gleiche trifft auf viele andere zu, die die Gefängnisse unseres Landes füllen.

Vor drei Jahren wurde das gesamte Exekutivkomitee der freien Eisenbahnergewerkschaft verhaftet und von einem Militärgericht zu sechs Jahren Gefängnis verurteilt. Auf diese Weise werdet Ihr Euch einigermaßen ein Bild von den Verhältnissen machen können, unter denen die freie Gewerkschaftsbewegung meines Landes ihren Kampf zu führen hat.

Für einen Vertreter der spanischen Arbeiter ist es sehr traurig, allen Euren Beratungen beiwohnen zu müssen und dann nur das Wort ergreifen zu können, um Euch um Eure Solidarität und Unterstützung zu bitten. Es hätte mir zur großen Befriedigung gereicht, wenn ich mich hätte aktiv an Euren Beratungen über wirtschaftliche und gewerkschaftliche Fragen beteiligen können und wenn ich in der Lage gewesen wäre, Euch die Stellungnahme der spanischen Arbeiter zu diesen Problemen bekanntzugeben. Leider konnte ich nur aufmerksam den Diskussionen zuhören.

Ich will mich kurz fassen. Ich habe mich nicht zum Wort gemeldet, um eine Rede zu halten, sondern nur, um an Euch zu appellieren, bei Beschlüssen über Beistände an andere Völker, die für die freie Gewerkschaftsbewegung kämpfen, nie Spanien zu vergessen.

Wenn auch Spanien nicht als unterentwickeltes Land bezeichnet werden kann, so muß es doch zumindest zu den Ländern gerechnet werden, die heute versklavt sind und unter der Herrschaft von Diktatoren stehen. Es ist die Pflicht unser aller, Spanien nicht zu vergessen. Von Euren Beschlüssen, Euren Bemühungen und Eurer Begeisterung hängt die Freiheit und Wohlfahrt zahlloser spanischer Kollegen ab, die nicht mehr wollen als ein System, das auf Freiheit und Gerechtigkeit beruht, denn im Grunde genommen sind die Spanier gute Demokraten.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Freund Riaza für seine Darlegungen. Wir können ihm versichern, daß die ITF immer die Unterdrückten unterstützen wird.

Als nächster hat das Wort Freund Moreno, Chile, ihm folgt Nishimaki.

**M. Moreno** (Chilenische Seeleute-Föderation): Im Verlaufe der gestrigen Plenarsitzung hörten wir unter anderem den ausgezeichneten Bericht des Kollegen Martínez, der die Leitung des lateinamerikanischen Sekretariats in Mexiko innehat. Ich möchte nunmehr dem Kongreß einige weitere Mitteilungen über die Probleme machen, die sich auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft Lateinamerikas ergeben.

In meinem Heimatlande Chile begannen wir als Ergebnis eines Besuches des Kollegen Trifon Gómez mit der Gründung einer Föderation der Transportarbeiter. Dieser Föderation gehören drei Gewerkschaften an: Der Eisenbahnerverband, der Verband der Seeleute und der Verband des Personals der kommunalen Verkehrsbetriebe. Man könnte eigentlich auch die Organisation des Personals der Zivilluftfahrt als Bestandteil dieser Föderation betrachten, aber wie Kollege Martínez gestern mittlich, befindet sich dieser Sektor des Verkehrswesens im Besitze der öffentlichen Hand, mit allen sich daraus ergebenden Auswirkungen.

Alle unsere Gewerkschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens fallen in den Geltungsbereich eines Gesetzes, das den in öffentlichen Diensten Beschäftigten die Gründung von Gewerkschaften verbietet. Sofort nach der Gründung der Organisation des Personals der Zivilluftfahrt wandte die Regierung dieses Gesetz an, um diese Organisation rechtlich auf eine andere Grundlage zu stellen, als die übrigen Gewerkschaften. Dadurch wurden unsere Kollegen in der Zivilluftfahrt automatisch verhindert, weiterhin im Rahmen der Transportarbeiterföderation mit uns zusammenzuarbeiten. Die Regierung verhinderte ihre gewerkschaftliche Erfassung, weil sie bei einem öffentlichen Verkehrsträger beschäftigt sind, und das Niveau ihrer Gehälter sank im Vergleich zu jenen, die sie auf Grund früherer Kollektivverträge erhalten hatten. Wir bemühten uns nach besten Kräften, von der Regierung die Bewilligung zum Neubeitritt dieser Kollegen zu unserer Organisation zu erhalten, da sie kein Verbrechen begangen hatten — ausgenommen, daß sie versucht hatten, der Transportarbeiterföderation beizutreten.

Wir setzten unsere Bemühungen fort, bis es uns schließlich gelang, einigen dieser Kollegen die Wiederaufnahme ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit in gewissem Umfange zu ermöglichen. Die Regierung griff selbstverständlich neuerdings ein, mit verheerenden Folgen. Am 1. Januar des laufenden Jahres gab sie die Verabschiedung eines Gesetzes über die „Festsetzung von Löhnen und Gehältern“ bekannt. Sobald unser Seeleuteverband davon zu hören bekam, sahen wir und die übrigen Transportarbeiter sofort ein, daß das Gesetz eine gegen alle chilenischen Arbeitnehmer gerichtete lohnpolitische Maßnahme darstellte. Es begünstigte die Arbeitgeber auf Kosten der Arbeitnehmer. Aus diesem Grunde beschlossen wir, die Regierung um eine Unterredung mit einer Abordnung der Arbeitnehmer zu bitten, damit ein Meinungsaustausch über diese Frage stattfinden könnte. Wir erhoben nämlich grundsätzlich keine Einwände gegen eine gesetzliche Regelung der Entlohnung, wollten jedoch unsere Arbeiter vor eventuellen zukünftigen Lohninbußen bewahren. Die Regierung nahm jedoch von unserem Ansuchen keine Notiz und wir mußten einen landesweiten Streik organisieren.

Die größte Verantwortung für den Streik übernahmen unsere Kollegen bei der Eisenbahn. Alle ihre Gewerkschaftsführer wurden ihres Postens enthoben und manche sogar verhaftet. Auf Grund wiederholter Inter-

ventionen sind unsere Kollegen wohl freigelassen worden, aber das Gerichtsverfahren ist noch anhängig, und es ist bisher nicht möglich gewesen, ihre Einstellung auf ihre früheren Posten zu erreichen.

Ein weiterer Aspekt der Lage in den lateinamerikanischen Ländern besteht in der allmählichen Durchsetzung der Gewerkschaften mit Parteipolitik. Jede der politischen Parteien unseres Landes bemüht sich, unter der Arbeiterklasse Anhänger zu gewinnen. Wir haben uns gegen diese Versuche, die Arbeiterbewegung parteipolitischen Interessen dienstbar zu machen, zur Wehr gesetzt und den Parteien nahegelegt, die Arbeiter in ihrem Kampfe um soziale Gerechtigkeit zu unterstützen, jedoch ohne gleichzeitig die Arbeiterbewegung ihren eigenen Zielen unterzuordnen.

Kollege Martínez erwähnte gestern noch einen weiteren Aspekt unserer Tätigkeit. Wenn wir lateinamerikanischen Arbeiter uns um soziale oder wirtschaftliche Fortschritte bemühen, haben wir es oft mit ausländischen Unternehmen zu tun, die in dem betreffenden Lande ein Monopol besitzen. Diese Unternehmen widersetzen sich sofort jeder gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeiterschaft, da es ihnen mangels einer solchen möglich ist, niedrige Löhne zu zahlen. Bei uns gibt es Länder, wo ein Arbeiter durchschnittlich für acht Stunden Arbeit am Tage ungefähr \$ 1 verdient. Man kann sich ohne weiteres vorstellen, daß viele ihre armseligen Löhne durch viele Stunden Mehrarbeit erhöhen wollen.

Daraus ergibt sich eine weitere Gefahr, die des Kommunismus. Wir bekämpfen ihn jedoch trotz unserer bescheidenen Hilfsquellen, denn wir erkannten sehr bald, daß der Kommunismus in Lateinamerika Fuß gefaßt hatte und versuchte, sich vorwärtszutasten.

Sehen wir uns beispielsweise Chile und Brasilien an, wo die Kosten der Lebenshaltung gestiegen sind. Dort intensivierten die Kommunisten sofort ihre Propaganda, wobei sie jede nennenswerte Steigerung der Lebenshaltungskosten ausnutzten. Bei uns in Chile leben heute die aktivsten Kommunisten Guatemalas, die nach der dortigen Umbildung der Regierung unsere Grenze überschritten. Sie erhalten ihre Anweisungen von der anderen Seite des Eisernen Vorhangs, nisten sich in der Arbeiterbewegung ein und nutzen die wirtschaftlichen Schwierigkeiten auf kluge Weise für ihre Zwecke aus. Gestern erklärten mehrere Kollegen, daß wir sozialpolitische Verbesserungen in den verschiedenen Ländern dadurch erzielen könnten, daß sich die freie Gewerkschaftsbewegung aktiver betätigt und sich konkrete Ziele setzt. In diesem Zusammenhang wäre es meines Erachtens der Mühe wert, sich die von mir geschilderten Verhältnisse vor Augen zu führen.

Wir haben unserer Regierung öfters vorgeschlagen, Vertreter der stärksten Organisationen der Arbeiter in die Delegationen zu Tagungen der IAO einzubeziehen, sind jedoch auf keinerlei Entgegenkommen gestoßen. Bei der Ernennung derartiger Delegationen werden unsere Organisationen von der Regierung vollkommen übergangen. Die Vertreter der Arbeitnehmer bei der IAO sollten aber doch die Arbeiter Chiles vertreten. Dann wäre es uns nach der Rückkehr in unser Heimatland möglich, mit entsprechendem Nachdruck auf die Anwendung von Konventionen der IAO zu dringen. Die chilenische Regierung genießt den Ruf, ihren gesetzlichen Verpflichtungen stets nachzukommen, und in gewissem Umfange trifft dies auch zu. Andererseits aber unterläßt sie es gewöhnlich, internationale Vereinbarungen dieser Art einzuhalten. So machen sich z. B. bei

unserer Regierung bisher keinerlei Anzeichen für eine Verwirklichung des Abkommens über die 40-Stunden-Woche bemerkbar.

Wir Seeleute mußten für die Einführung der 48-Stunden-Woche kämpfen, die wir nunmehr auf 40 Stunden herabsetzen wollen. Nach einem längeren Streik gelang es uns, für unsere Seeleute durch direkte Verhandlungen mit den Arbeitgebern, die 48-Stunden-Woche zu erreichen, aber bei den übrigen Wirtschaftszweigen des Landes gibt es kaum einen Arbeiter, der 48 Stunden in der Woche arbeitet, obwohl das Gesetz die 48-Stunden-Woche vorsieht. Sehr häufig muß viel länger als 48 Stunden gearbeitet werden, um einen Ausgleich für das niedrige Niveau der Entlohnung zu finden. Unseres Erachtens sollten die meisten Länder Lateinamerikas als wirtschaftlich unterentwickelt betrachtet werden. Ihre Volkswirtschaft beruht auf einer ganz anderen Grundlage als die der Länder Europas. Wenn sich die wirtschaftliche Lage der lateinamerikanischen Arbeiter jedoch einmal bessert, werden sie unvermeidlich eine weitaus wichtigere Rolle in der internationalen Arbeiterbewegung spielen. Vorläufig sind sie zum großen Teil unorganisiert, und aus diesem Grunde bedürfen wir eines erhöhten Beistandes der internationalen Berufssekretariate. Wir würden es auch begrüßen, wenn internationale Übereinkommen in unseren Ländern weiteren Kreisen zugänglich gemacht würden, damit wir hinsichtlich ihrer Anwendung Fortschritte erzielen können. Wenn wir einen Delegierten zu einem der Kongresse der ITF oder Tagungen des IBFG entsenden wollen, sind wir immer auf die Unterstützung verschiedener Sachen angewiesen, aber nach jeder Tagung dieser Art ist es uns möglich gewesen, wichtige Informationen mit uns nach Hause zu nehmen.

Wir hielten es für notwendig, Euch eingehend über die Lage bei uns zu informieren, damit Ihr einen Beschluß über den Umfang des Beistandes fassen könnt, den Ihr uns gewähren wollt. Vergeßt nicht, daß wir uns später für Eure Bemühungen erkenntlich zeigen und Euch bald einholen werden, und dann werden wir dafür sorgen, daß die in Europa vereinbarten internationalen Übereinkommen in Lateinamerika Anwendung finden.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch Bruder Moreno für seine Darlegungen. Die ITF wird die unterentwickelten Länder und ihre Organisationen nicht vergessen.

Als nächster hat das Wort Kollege Nishimaki, Japan.

**T. Nishimaki** (Japanischer Seeleuteverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich möchte kurz zur regionalen Tätigkeit der ITF in Asien Stellung nehmen. Wenn man auf die vergangenen zwei Jahre zurückblickt, läßt sich allgemein feststellen, daß die ITF in Asien festen Fuß gefaßt hat. Zuerst kam es im vorigen Jahre zur Veranstaltung der asiatischen Transportarbeiterkonferenz der ITF, auf der zum ersten Male in der Geschichte der asiatischen Gewerkschaftsbewegung den Transportarbeitern Asiens mit gemeinsamen Interessen und gemeinsamen Erfahrungen im gleichen Wirtschaftszweige die langersehnte Gelegenheit geboten wurde, zusammenzutreffen und über ihre Lage und arbeitspolitischen Probleme zu beraten. Das zweite Ereignis war die Eröffnung des asiatischen Regionalbüros in Tokio, in Verwirklichung eines Antrags der Konferenz. Kollege Soares hielt sich fast 10 Monate in Tokio auf und leistete die Vorarbeiten für die Eröffnung des asiatischen Regionalbüros, von dem aus die asiatischen Re-

gionalorganisation der ITF entwickelt werden soll. Damals mußte er anlässlich des bedauerlichen Ablebens seines Vaters in seine Heimat zurückkehren und sich auch einer Behandlung im Krankenhaus unterziehen. Er hat sich dennoch nach besten Kräften bemüht, das zu erreichen, was die ITF von ihm erwartet. Ich möchte ihm aus diesem Anlaß meinen aufrichtigsten Dank aussprechen.

Ich bin überzeugt, daß die Tätigkeit des asiatischen Regionalbüros von Erfolg gekrönt sein wird, und werde mich — soweit es mir irgendwie möglich ist — bemühen, diese Erfolge zu gewährleisten. Die Arbeit ist jedoch keineswegs leicht. Es ist meine aufrichtige Hoffnung, daß Ihr mit uns Geduld haben werdet. Die Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, haben ihren Ursprung in einer der asiatischen Gewerkschaftsbewegung inwohnenden Schwäche. Worin sie besteht, hat Kollege Soares bereits eingehend erläutert... Und sie wird auch durch den Bericht über die asiatische Transportarbeiterkonferenz einigermaßen erklärt. Zu diesen Berichten habe ich nichts hinzuzufügen.

Einer der größten Nachteile ist meines Erachtens jedoch der Mangel an internationalen Beziehungen zwischen den Transportarbeitern. Im Gegensatz zu Europa sind die Länder Asiens über ein riesiges Gebiet verstreut, und Reisen nach anderen Ländern sind den Arbeitern so gut wie unmöglich, hauptsächlich infolge der von den Regierungen ergriffenen Maßnahmen und der Armut der Arbeitnehmer. In Japan z. B. sind die meisten Arbeiter an das Gebiet gebunden, wo sie arbeiten und selbst ein Besuch anderer Gegenden im eigenen Lande ist nur selten möglich.

In Anbetracht dieser Tatsache macht sich bei vielen asiatischen Gewerkschaften die Tendenz bemerkbar, sich in ihrem Heimatlande zu isolieren, obwohl sie die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit anerkennen. Es ist ihnen um internationale Zusammenarbeit zu tun und sogar sehr, aber die meisten von ihnen kümmern sich herzlich wenig um die Verbreitung von Informationen über ihre eigene arbeitspolitische Lage, um sie anderen Gewerkschaften und insbesondere dem Regionalbüro in Tokio zugänglich zu machen und derartige Informationen sind meines Erachtens eine der grundlegenden Voraussetzungen für gegenseitiges Verständnis und Zusammenarbeit. Diese Tendenz macht sich nicht nur bei den Transportarbeitern bemerkbar, sondern häufig auch im Rahmen der asiatischen Regionalorganisation des IBFG. Die einzige Ausnahme sind die Seeleute, die sich sehr aktiv um die Förderung der internationalen Verständigung bemühen, daß sie Auswirkungen auf ihren Beruf zeitigt. Ihre gewerkschaftliche Tätigkeit erstreckt sich gewöhnlich über die Landesgrenze hinaus, und mehr als irgendeine andere Gewerkschaft sind sie im Begriffe, eine Art internationale Zusammenarbeit in die Wege zu leiten. Deswegen glaube ich, daß die Organisation der Seeleute durch ihre häufigen Kontakte und Austausch von Informationen mit dem asiatischen Regionalbüro der ITF, bei der Herstellung enger Beziehungen und im Hinblick auf die Zusammenarbeit zwischen den asiatischen Transportarbeiterverbänden, eine führende Rolle übernehmen kann.

In diesem Zusammenhang hoffe ich, daß wir die Gelegenheit benutzen werden, die sich durch die vorbereitende Seefahrtskonferenz der IAO im kommenden Herbst bietet, an der Seeleute aus vier asiatischen Ländern — Indien, Pakistan, China und Japan — teilnehmen, um eine Konferenz der ITF zu veranstalten, die dem Zwecke dienen sollte, über die Möglichkeiten

der Intensivierung der Kontakte und der Solidarität der Organisationen der Seeleute Asiens mittels des Regionalbüros der ITF zu beraten.

Herr Vorsitzender, zum Abschluß meiner Ausführungen habe ich die Ehre, mich im Namen meines Verbandes, des japanischen Seeleuteverbandes, der sowohl vor als auch nach dem Kriege stets eines der unentwegtesten Mitglieder der ITF gewesen ist, zu verpflichten, der ITF als loyales Mitglied anzugehören, solange sie besteht.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch Bruder Nishimaki.

Wird zu diesem Punkt noch das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Damit ist die Diskussion geschlossen.

Ich schlage folgende Regelung dieses Punktes vor: Es war die Frage nach finanzieller Hilfe an einzelne Organisationen. Diese Hilfe kann durch Beschluß des Exekutivkomitees nach Feststellung der Notwendigkeit und Entwicklung gewährt werden. Abschließend möchte ich zu diesem Punkt empfehlen, folgenden Vorschlag zum Beschluß zu erheben: Die Schlußfolgerungen des Dokumentes C-8 werden nach Umstellung von Ziffer 4 auf 3 und Ziffer 3 als 4, als Arbeitsgrundlage anerkannt, unter gleichzeitiger Annahme des Zusatzantrages Haugen, bei Einfügen desselben in Punkt 4 der Schlußfolgerungen. Der Zusatzantrag Haugen bedeutet, daß finanzielle Hilfe gewährt werden kann, soweit es die Finanzen der ITF erlauben.

Ist der Kongreß mit diesen Schlußfolgerungen einverstanden? Wer damit einverstanden ist, den bitte ich die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltungen? — Ich stelle fest, diese Zusammenfassung ist vom Kongreß einstimmig gebilligt worden. Damit haben wir auch Punkt 11 erledigt.

Kollegen! Da die norwegischen Eisenbahner- und Lokomotivführerorganisationen heute abend abreisen müssen, würde ich vorschlagen, daß wir uns über den Generalrat verständigen. Ich habe sowohl die spanischen als auch die lateinamerikanischen Organisationen gebeten, eine Nomination zurückzuziehen, damit wir zu einer gemeinsamen Wahl kommen können. Kollegen, ich bitte nunmehr den Generalsekretär Omer Becu, die vorgeschlagenen Mitglieder des Generalrates zu verlesen, damit der Kongreß weiß, wen er zu wählen hat. Es ist die Zahl, die beschlossen worden ist, und zwar 40.

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender, ich möchte zunächst erwähnen, daß unsere italienischen und lateinamerikanischen Kollegen dem gestern von unserem Vorsitzenden geäußerten Wunsche entsprochen haben. Sie haben die Zahl der Kandidaten im Einklang mit dem anläßlich der Diskussion über die Zusammensetzung des Generalrats gefaßten Beschluß reduziert, so daß sich eine Wahl nunmehr erübrigt.

Ich verlese nun die Namen der für die einzelnen Länder bzw. Ländergruppen vorgeschlagenen Mitglieder:

#### **Vorschläge über die Zusammensetzung des Generalrates**

*(Namen der stellvertretenden Mitglieder in Kursivschrift)*

##### **Europa**

1. Österreich—Saarland—Schweiz A. Thaler, R. Freund  
W. Svetelsky, A. Flätgen  
H. Düby, E. Hofer

- |   |  |
|---|--|
| 2. Belgien—Luxemburg—Niederlande  | R. Dekeyzer, <i>D. Harms</i><br>H. J. Kanne<br>Ch. J. Leurs  |
| 3. Dänemark—Finnland—Island—Norwegen  | I. Haugen, <i>F. Andersen</i><br>G. Widing, <i>J. K. F. Jensen</i><br>E. Borg, <i>O. Askeland</i><br>F. Laurent, <i>R. Lapeyre</i> |
| 4. Frankreich,  | H. Jahn, <i>F. Schreiber</i>   |
| 5. Deutschland  | C. Kamp, <i>P. Pröh</i><br>A. Kummernuß, <i>O. George</i><br>H. Hildebrand, <i>J. Steldinger</i>                                   |
| 6. Großbritannien und Irland  | J. S. Campbell, <i>D. S. Tennant</i><br>F. Cousins, <i>A. Hallworth</i><br>W. J. P. Webber<br>T. Yates                             |
| 7. Griechenland   | S. Dimitracopoulos, <i>M. Petroulis</i>  |
| 8. Italien  | E. Semenza, <i>G. Abate</i>  |
| 9. Schweden   | H. Blomgren, <i>S. Klinga</i>  |
| <b>Mittlerer Osten</b>  |  |
| 10. Israel  | Z. Barash  |
| Ägypten   | (unbesetzt)  |
| <b>Afrika</b>   |  |
| 11. Goldküste—Kenya—Nigeria—Nysasaland—Rhodesien—Südafrika—Tunesien—Mauritius—Tanganyika      | L. Agonsi<br>C. Heymann  |
| <b>Asien</b>  |  |
| 12. Hongkong—Indien   | J. D. Randeri  |
| 13. Japan   | T. Nishimaki<br>I. Koyanagi  |
| 14. Pakistan—Philippinen—Malaya   | R. S. Oca  |
| <b>Australasien</b>   |  |
| 15. Australien—Neuseeland   | (unbesetzt)  |
| <b>Mittel- und Südamerika</b>   |  |
| 16. Argentinien—Chile—Kolumbien—Kuba—Ekuador—Mexiko—Uruguay—Panama—Brasilien—British-Honduras | F. Pomar, <i>V. Conde</i><br>S. de A. Pequeno<br>W. Moreno   |
| <b>Karibische Inseln</b>  |  |
| 17. Grenada—St. Lucia—Trinidad—Jamaika  | J. Knight  |
| <b>Nordamerika</b>  |  |
| 18. Kanada  | F. H. Hall, <i>W. J. Smith</i>   |
| 19. Vereinigte Staaten  | A. E. Lyon<br>D. Beck<br>M. Quill<br>H. Lundeberg  |
| <b>Gewerkschafter im Exil</b>   |  |
| 20. Estland—Polen—Spanien   | L. Riaza (Spanien), <i>N. Metslov</i> (Estland)  |



**Vorsitzender Jahn:** Kameraden! Sie haben die Vorschläge der einzelnen Gruppen vernommen. Ist der Kongreß mit den vorgeschlagenen Mitgliedern zum Generalrat einverstanden? Dann bitte ich die die Hand zu erheben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltungen? — Der Kongreß hat die vorgeschlagenen Mitglieder zum Generalrat einstimmig gebilligt. (Lehbaffter Beifall.)

Kollegen! Als Stellvertreter schlagen die Kollegen der Gewerkschaften im Exil den Freund Metslov vor, den ich bitte, mit in die Wahl als einbezogen zu betrachten, da er nur als Stellvertreter fungieren wird.

Kollegen! Ich bitte die Delegationen, aus den soeben gewählten Mitgliedern des Generalrates bis heute nachmittag, bis zum Ende der Sitzung, die Mitglieder hier im Büro namhaft zu machen, die in das Exekutivkomitee gewählt werden sollen. Wir werden das Exekutivkomitee dann morgen wählen, und zwar 10 Mitglieder. Ich hoffe, ich bin richtig verstanden worden: Die Delegationen werden gebeten, bis zum Schluß der Tagung heute nachmittag 10 Mitglieder von den gewählten Mitgliedern zum Generalrat vorzuschlagen, die morgen als Exekutivkomitee gewählt werden sollen.

Damit kommen wir zum **Punkt 10** der Tagesordnung

#### **Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens**

Das Wort hierzu hat Kollege Braun.

**Berichterstatter Braun:** Verehrter Herr Präsident! Werte Delegierte! In der Geschichte der ITF hat die Koordinierung und Integration des Verkehrs stets einen breiten Platz eingenommen, und ich glaube nicht fehl zu gehen, wenn ich annehme, daß dies auch in den nächsten Jahrzehnten der Fall sein wird.

Wir haben uns auf dem Kongreß im Jahre 1952 in Stockholm mit der Möglichkeit beschäftigt, einen Sachverständigenausschuß der ITF einzusetzen, um die Probleme der Koordinierung und Integration wissenschaftlich untersuchen zu lassen. Dieser Beschluß wurde 1954 auf dem ITF-Kongreß in London wiederholt und führte auf dem ITF-Kongreß über europäische Verkehrsfragen in Bern zur Einsetzung eines Sachverständigenausschusses. Ich glaube, daß die damaligen Beschlüsse, die ich eben aufzeigte, berechtigt waren, weil sich mittlerweile alle Länder und Regierungen mit der Koordinierung und Integration beschäftigt haben und zur Zeit von den Delegationen der Regierungen Verhandlungen mit dem Ziele geführt werden, den Europaausschuß und die europäische Verkehrsministerkonferenz zu veranlassen, die Integrationsprobleme aufzuzeigen und an die Regierungen zu verweisen, um letztlich im Europarat darüber zu beschließen.

Ich möchte die ITF mit einer Linse vergleichen, die alle Auffassungen bündelt, gegeneinander abstimmt und als Minimumforderungen in die Form von Richtlinien kleidet, die ein gemeinsames Vorgehen aller der ITF angeschlossenen Verbände in der Frage der Koordinierung und Integration des Verkehrs garantieren.

Der Kongreß muß auch zum gemeinsamen europäischen Markt Stellung nehmen, der allen Arbeitnehmern eine Erhöhung des Lebensstandards bringen soll. Ferner muß erreicht werden, daß bei einer Integration auf

sozial- und wirtschaftspolitischem Gebiet die Bedingungen eines fortschrittlichen Lebensstandards erfüllt werden.

Wir müssen uns darüber klar sein, daß die Einführung des gemeinsamen Marktes nicht ohne Reibungen vor sich gehen wird. Wir sollten dabei achtgeben, daß nicht gerade die Arbeitnehmer im Verkehrswesen zwischen die Mühlsteine geraten. Ich erinnere an die Eigenschaft des Ölflecks, der sich schnell nach allen Seiten ausbreitet, und mir scheint, kein Land, bestimmt aber keines auf dem europäischen Kontinent, wird die Integration mit ihrer wirtschaftlichen Zusammenballung unbeachtet lassen können.

Auf der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, der Arbeiter im Straßentransport und der Binnenschiffer, haben die einzelnen Wortführer der Delegationen gefordert, daß eine Erläuterung zum erstellten Gutachten des Sachverständigenausschusses — welches Ihnen zugesandt wurde — über die Koordinierung des europäischen Gütertransportes als Anhang beigefügt werden sollte. Weiter wurde von dieser Konferenz die Erstellung eines Gutachtens über die Koordinierung des europäischen Personenverkehrs und ein Gutachten zur wirtschaftlichen Integration Europas gefordert. Ferner war die Konferenz der Meinung, daß so schnell als möglich eine neue Verkehrskonferenz der ITF für Europa einberufen werden sollte, wenn die Gutachten von dem Sachverständigenausschuß erstellt worden sind.

Die Entschlüsse liegen Ihnen in Dokument C-7a vor. Die alte EntschlieÙung zur wirtschaftlichen Integration Europas wurde auf Vorschlag des Präsidenten der gemeinsamen Konferenz, Kollegen Devaux, geändert, und zwar im deutschen Text auf Seite 2, Artikel V, Absatz 4. Der Absatz lautet jetzt folgendermaßen: „Der Kongreß beschließt, das Studium im obigen Sinne fortzusetzen und ersucht das Exekutivkomitee, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.“

Weiter beschloß die Konferenz, im Entwurf einer EntschlieÙung zur Gründung der „Eurofima“ — im deutschen Text auf Seite 5, Absatz 2 — folgende Sätze einzufügen: „Es ist damit zu rechnen, daß gewisse Rückwirkungen auf die Zubringerindustrien der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern eintreten werden. Deshalb ist es notwendig, dafür Sorge zu tragen, daß die Wettbewerbsbedingungen, insbesondere für die Waggonindustrie der vertragschließenden Länder, einen möglichst weitgehenden Ausgleich erfahren.“

Außerdem wurde im Entwurf einer EntschlieÙung zur Frage der Moselkanalisierung — im deutschen Text auf Seite 6 — der letzte Absatz gestrichen und ein neuer Absatz mit folgendem Wortlaut angefügt: „Da zur Zeit diese Grundsätze für den Bau der Moselkanalisierung nicht garantiert sind, kann der Kongreß die Moselkanalisierung im Augenblick nicht empfehlen.“

Die gemeinsame Konferenz dankte den Sachverständigen, dem ITF-Sekretariat und vor allem den angeschlossenen Organisationen, aus denen die Sachverständigen gestellt wurden, für ihre Bereitschaft und materielle Hilfe.

Der Ausschuß ist der Meinung, daß ein System der gelenkten Marktwirtschaft zu einer optimalen Leistungsentfaltung des Verkehrswesens

zum Nutzen der Gesamtwirtschaft führen wird, und bittet den Kongreß, die EntschlieÙungen anzunehmen. (Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Wir haben den Bericht des Kollegen Braun gehört. Haben Sie die EntschlieÙungen zur Hand? Es ist vorgeschlagen, alle EntschlieÙungen in C-7a durch den Kongreß zu akzeptieren. Ich frage den Kongreß, ob dazu das Wort gewünscht wird. Bitte, Kollege Kanne.

**H. J. Kanne** (Niederländische Transportarbeiter-Föderation): Herr Vorsitzender und Kollegen, ich glaube, daß einige Kommentare am Platze wären, bevor wir über die Resolutionen abstimmen. Ich möchte im Namen der Delegation meiner Organisation, die die Interessen der Eisenbahner, Arbeiter im StraÙentransport, in der Binnenschiffahrt und in den Hafenbetrieben vertritt, unsere Anerkennung der Arbeit zum Ausdruck bringen, die der Sachverständigenausschuß der ITF auf dem Gebiet der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens sowie in Angelegenheiten wie die Eurofima und die Moselkanalisierung geleistet hat.

Mit dem vom Ausschuß ausgearbeiteten Bericht über die Koordinierung wird der erste Teil des Wunsches der ITF nach einer wissenschaftlichen Begründung ihrer Arbeit erfüllt, wobei den Interessen der Transportarbeiter auf internationaler und nationaler Ebene Rechnung getragen wird. Auf dieser Grundlage kann sodann die Verkehrspolitik der ITF aufgebaut werden.

Bereits im Jahre 1952 unterstrich der Stockholmer Kongreß die Bedeutung einer offiziellen Stellungnahme der ITF zu den Fragen der Koordinierung des Verkehrswesens und der Integration. Auf dem Londoner Kongreß 1954 wurde beschlossen, das Studium dieser Fragen einem aus Verkehrssachverständigen der Gewerkschaftsbewegung bestehenden Ausschuß anzuvertrauen. Ihr Bericht sollte dem Kongreß vorgelegt werden. Bei der Wirklichung dieses Beschlusses stieß man jedoch auf Schwierigkeiten, und so konnte dieser Ausschuß erst anläßlich der Konferenz über europäische Verkehrsprobleme im September 1955 in Bern eingesetzt werden. Demgemäß standen ihm nur ungefähr sechs Monate zur Ausarbeitung seines Berichtes zur Verfügung. Auch in diesem Zusammenhang kann man gewiß ohne jede Übertreibung sagen, daß gute Arbeit geleistet worden ist und daß die Mitglieder des Ausschusses den Beweis für ihr Pflichtbewußtsein und ihre Objektivität erbracht haben.

Diese Objektivität stand übrigens im Einklang mit den den Mitgliedern des Ausschusses erteilten Richtlinien, denen zufolge sie nicht nationale Gruppeninteressen vertreten sollten, sondern sich als Sachverständige im Auftrage der ITF zu betrachten hätten, denen die Ausarbeitung eines brauchbaren Systems der Koordinierung anvertraut worden ist, das sowohl den Interessen der Allgemeinheit als auch denen der Arbeitnehmer der Verkehrswirtschaft Rechnung trägt.

Nun, Kollegen, ich glaube, daß wir mit den Ergebnissen zufrieden sein können. Mit der Errichtung des Sachverständigenausschusses haben wir offenkundig ein neues Gebiet betreten, auf dem sich für die ITF beträchtliche Möglichkeiten bieten. Ausständig sind noch ergänzende Studien und ein Bericht über die Koordinierung des Personenverkehrs und zweitens — aber ebenso wichtig — ein Bericht über die Integration des europäischen Verkehrswesens, mit anderen Worten, die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes.

Im Bericht des Ausschusses wird ein System der Koordinierung entwickelt, das mit der Integration in Einklang gebracht werden kann. Die beiden Probleme sind ohne Zweifel eng miteinander verbunden und im gewissen Umfange voneinander abhängig. Daraus ergibt sich die unvermeidliche Schlußfolgerung, daß die Arbeit auf dem Gebiete der Integration sofort nach Beendigung der Studien der Koordinierung begonnen werden muß. In Anbetracht des Tempos der vom Ausschuß erzielten Fortschritte, handelt es sich hier meines Erachtens um eine sehr dringende Frage. Infolge der wirtschaftlichen Entwicklung Europas wird die ITF immer mehr Aufgaben auf wirtschaftspolitischem Gebiet zu erledigen haben. Eine Beschränkung der Tätigkeit auf das soziale Gebiet wäre in Anbetracht der Rückwirkungen wirtschaftlicher Umwälzungen auf die sozialen Belange sehr unerwünscht.

Anläßlich der gemeinsamen Konferenz unserer Sektionen der Arbeiter im Binnenverkehr, hatte ich bei der Behandlung dieser Frage den Eindruck gewonnen, daß allgemeine Übereinstimmung über die vorerwähnten Aufgaben des Sachverständigenausschusses herrschte. Ich schlage daher vor, in dem vom Kongreß zu billigenden Bericht den Wunsch zum Ausdruck zu bringen, daß der Sachverständigenausschuß seine Arbeiten auf die von mir geschilderte Weise in Angriff nehmen sollte und daß der Kongreß das Exekutivkomitee beauftragen möge, die erforderlichen Schritte in dieser Hinsicht zu unternehmen. Auf der gemeinsamen Konferenz war der Antrag gestellt worden, daß hier in Wien kein endgültiger Beschluß über den Bericht über die Koordinierung gefaßt werden möge. Diese Auffassung ist meines Erachtens vollkommen gerechtfertigt. Anläßlich einer gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Straßentransport und in der Binnenschifffahrt, war von der Einberufung einer besonderen Konferenz über europäische Verkehrsprobleme die Rede gewesen, sobald der Ausschuß seinen Bericht über die Integration im Verkehrswesen fertiggestellt hat. Damit bin ich vollkommen einverstanden, um so mehr, als wir dann in der Lage sein werden, die Zusammenhänge zwischen den beiden Problemen zu besprechen. Auch in dieser Hinsicht, glaube ich, herrschte auf der bereits erwähnten gemeinsamen Konferenz Einmütigkeit, und ich schlage daher vor, den folgenden Beschluß in den Kongreßbericht aufzunehmen: „Der Kongreß beauftragt das Exekutivkomitee, eine besondere Europäische Verkehrskonferenz zur Prüfung der Frage der Koordinierung und Integration des Verkehrswesens einzuberufen, sobald die provisorischen Berichte fertiggestellt sind. Der Kongreß ermächtigt diese Konferenz, auf Grund der Richtlinien, die in der dem Kongreß vorgelegten Resolution enthalten sind, eine offizielle Stellungnahme der ITF zu diesen Fragen festzulegen.“

Abschließend möchte ich in Anbetracht der Tatsache, daß die Resolutionen, mit denen wir uns nun beschäftigen, von der gemeinsamen Sitzung der Sektionen der Eisenbahner, Arbeiter im Straßentransport und Binnenschiffer geprüft und angenommen wurden, unsere Genugtuung über die Ausarbeitung dieses provisorischen Programms zum Ausdruck bringen, das anläßlich der ins Auge gefaßten Konferenz über europäische Verkehrsprobleme erweitert und vervollständigt werden kann. Danke.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Kanne für seine Ausführungen und frage, ob noch das Wort gewünscht wird. — Kollege Rümmele, Deutschland.

**Rümmele (Deutschland):** Herr Präsident! Herr Generalsekretär! Meine sehr verehrten Kollegen! Ich kann namens der Delegation der Eisenbahner Deutschlands den Ausführungen des Herrn Vorredners voll und ganz zustimmen. Ich glaube, daß auf der nationalen Ebene die Berufsorganisationen die Pflicht haben, die Koordinierung — ein sehr wichtiger Punkt im Berufsleben aller Verkehrsteilnehmer — vorwärtszutreiben. Wir müssen das auf der gewerkschaftlichen Ebene und auf der politischen Ebene — im Parlament — tun. Ich darf daran erinnern, daß mir, zusammen mit unserem verehrten Herrn Präsidenten Jahn, seit Jahren Gelegenheit gegeben ist, im Verkehrsausschuß der gesetzgebenden Versammlung Deutschlands tätig zu sein.

Die Koordinierung des Verkehrs ist in den europäischen Ländern natürlich eine wichtigere und schwierigere Angelegenheit als etwa in Amerika oder in anderen Ländern, die räumlich viel größer sind. Die alten Eisenbahnländer spüren die technische Entwicklung infolge der Enge des Raumes zwischen Straße, Schiene und Binnenschiffahrt viel mehr. Da tauchen die Probleme auf, weil sich alles hart im Raume drängt.

Natürlich muß im Verkehr immer eine Konkurrenz vorhanden sein, aber diese Konkurrenz muß gesund und leistungsfähig sein. Sie darf nie zu einer Unterbietungskonkurrenz der verschiedenen Verkehrsarten und damit zu einer Schmutzkonkurrenz werden, weil dadurch alle Zweige des Verkehrs — Straßen-, Bahn- und Binnenschiffahrtsverkehr — Not leiden müßten. Und wenn das Gewerbe, also Bahnen, Binnenschiffahrt und Straßentransporte zusammen, nicht mehr rentabel ist, wenn sie sich gegenseitig in einer Konkurrenz aushöhlen, dann kann die Folge ja nur die sein, daß die Durchsetzung sozialer und arbeitsrechtlicher Forderungen, auch die Durchsetzung berechtigter Pensions- und Rentenversicherungs-forderungen, für das Personal immer schwieriger wird. Dieser ungesunde Konkurrenzkampf wurde bei uns in Deutschland auf dem Rücken der arbeitenden Menschen, also der Arbeiter, Angestellten und Beamten, ausgetragen.

Aus diesen Gründen halten wir gerade die Frage der Koordinierung des Verkehrs auf internationaler Ebene für ganz besonders wichtig. Wir sind auch der Meinung, daß die ITF unbedingt die Pflicht hat, dafür zu sorgen, daß der Sachverständigenausschuß diese Fragen weiterbearbeitet, damit hier kein Stillstand eintritt. Denn zur Gesunderhaltung des ganzen Gewerbes ist die Abstimmung auf internationaler, weltweiter Ebene notwendig, damit die Stoßrichtung von allen Ländern einheitlich auf bestimmte Fragen gelenkt wird. Erst dann wird eine vernünftige und erfolgreiche Gewerkschaftspolitik auch auf nationaler Ebene möglich sein. Dazu kommt noch die große Frage der Verkehrssicherheit. Wir müssen dafür sorgen, daß unser gesamter Verkehr sichere Dienstleistung bedeutet und nicht Produktion, daß der Verkehr sicherer wird, daß die Zahl der Verkehrsoffer zurückgeht und nicht zunimmt und daß vor allem auch die Zahl der Opfer an Bediensteten immer kleiner wird, daß also die Aus-führung der Arbeit immer sicherer wird.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist die Ergänzung der nationalen Gewerkschaften. Darüber steht ja der internationale Gesamt-gewerkschaftsbund. Dieser hat die arbeitsrechtlichen und sozialpolitischen Erscheinungen in der Welt noch intensiver zu beobachten als die Fach-internationalen. Die Fachinternationale unserer Zeit hat vor allem die Fachfragen des Verkehrs auf der weltweiten Ebene zu sehen, zu koordi-

nieren und zu unterstützen. Aus diesem Grund sind wir ganz damit einverstanden, daß der Kongreß den Entschluß faßt — wie mein Vorredner vorgeschlagen hat —, diese wissenschaftliche Arbeit der Koordinierung ohne Unterbrechung weiterzutreiben und im Interesse der Gesamtheit des Verkehrs möglichst erfolgreich zu gestalten. (Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Wird weiterhin das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann bitte ich die Kollegen, die Resolutionen zur Hand zu nehmen.

Wer mit der EntschlieÙung über die Frage der wirtschaftlichen Integration Europas einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Ich konstatiere die einstimmige Annahme.

Dann bitte ich, die EntschlieÙung zur Koordinierung des europäischen Verkehrs vorzunehmen. Wer mit dieser EntschlieÙung einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Ich konstatiere gleichfalls einstimmige Annahme.

Nun bitte ich, die EntschlieÙung über die Gründung der „Eurofima“ vorzunehmen. Wer mit dieser EntschlieÙung einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Auch diese EntschlieÙung ist einstimmig angenommen.

Zum Schluß bitte ich, die EntschlieÙung bezüglich der Moselkanalisierung vorzunehmen. Wer damit einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Auch diese EntschlieÙung ist vom Kongreß einstimmig gebilligt.

Nun frage ich den Kongreß, ob er dem Antrag des Kollegen Kanne zustimmt, sobald als möglich eine Verkehrskonferenz einzuberufen, um diese Fragen weiterzubehandeln und endgültig zu lösen. Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Auch dieser Antrag ist einstimmig angenommen.

Damit haben wir auch den Punkt 10 der Tagesordnung erledigt.

Kollegen! Sind alle Berichterstatter der Sektionskonferenzen im Saal? Wir kommen jetzt zur Erledigung der Sektionsberichte. Hat jedes Mitglied die schriftlichen Berichte zur Hand? Kamerad de Vries, bist Du bereit, den Bericht über die Hochseefischerei zu geben? Kollege de Vries hat das Wort zum Bericht über die Hochseefischerei.

#### **Bericht der Konferenz der Sektion der Hochseefischer**

Die Sektion der Hochseefischer trat am Samstag, 21. Juli, nachmittags, zu einer Konferenz zusammen. Es waren die folgenden Länder vertreten, wobei die Anzahl der Delegierten jedes Landes in Klammer angegeben ist: Belgien (1), Deutschland (3), Japan (1), Holland (3), Norwegen (5) und USA (1).  
**Wahl des Vorsitzenden und Berichterstatters**

**P. de Vries** (Niederlande) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter der Konferenz gewählt. Er bedankte sich für diese Auszeichnung und richtete Worte der Anerkennung an **H. Hildebrand** (Deutschland) für die Arbeit, die dieser als Vorsitzender der Sektion der Hochseefischer während der vergangenen zwei Jahre geleistet hatte. Mit Befriedigung stellte er auch die Anwesenheit des Vertreters der Schiffsabteilung der IAO, D. Blanchard, fest.

## **Tätigkeitsbericht**

Während der Diskussion über den Tätigkeitsbericht der vergangenen Berichtsperiode, wurde besonders auf die Anstrengungen hingewiesen, den Fragen der Hochseefischer durch das IAA mehr Aufmerksamkeit zu verschaffen.

**R. Dekeyzer** (Belgien) wies auf die Schwierigkeit, einen Fortschritt in der Behandlung der Fragen dieser Sparte infolge des Fehlens eines Ausschusses oder eines sonstigen zuständigen Referates der FAO, zu erzielen, hin. Er unterbreitete eine Resolution, die beinhaltete, „daß keine weitere Verzögerung in der Behandlung der Arbeitsbedingungen dieser Gruppe, die schon viel zu lange vernachlässigt wurde, eintritt“ und drang darauf, daß ein Tagesordnungspunkt über die Frage der Hochseefischer „in die Tagesordnung der im Jahre 1958 stattfindenden Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz aufgenommen wird“.

**I. Haugen** (Norwegen) unterstützte diese Resolution.

**J. Hawk** (USA) betonte, man müsse sich vergewissern, daß der Inhalt der internationalen Vereinbarungen betreffs der Fischereiindustrie vom Standpunkt der Fischer zufriedenstellend sei und auch Übergangsklauseln zum Schutze älterer Arbeitnehmer dieser Industrie gegen die Härten dieses Berufes mit einbezogen sind.

Eine Diskussion über das Problem der territorialen Gewässer fand ebenfalls statt, an der sich **H. Hildebrand** (Deutschland), **I. Haugen** (Norwegen) und der Vorsitzende beteiligten. Die Bemühungen der internationalen Rechtskommission der Vereinten Nationen, eine Lösung zu finden und die gemeinsamen Schritte der ITF und des IBFG bei der Generalversammlung der Vereinten Nationen im November 1955 zum Zweck der Erhaltung der traditionellen Dreimeilengrenze in den Territorialgewässern, sollten unangetastet bleiben und alle Maßnahmen zur Erhaltung des Fischbestandes sollten der Bestätigung einer internationalen Konvention unterworfen werden. In der Sektionssitzung wurde dieser Standpunkt bestätigt und die ITF beauftragt, nochmals in diesem Sinn bei den Vereinten Nationen vorstellig zu werden.

### **Zukünftige Arbeit der Sektion**

Nach einer Diskussion über die zukünftige Tätigkeit der Sektion wurde beschlossen, das Exekutivkomitee der ITF zu ersuchen, eine Konferenz der Sektion der Hochseefischer in naher Zukunft einzuberufen. Eine der Aufgaben dieser Konferenz wäre es, ein Arbeitsprogramm für die Sektion nach den Grundlinien des Programmes, das in Oslo im Jahre 1948 aufgestellt worden war, auszuarbeiten. Die Sektion stellte das Ersuchen, das Sekretariat möge mit der Aufgabe betraut werden, Informationen über die auf der vorgeschlagenen Konferenz zur Debatte stehenden Angelegenheiten zu sammeln.

### **Japanisch-koreanische Auseinandersetzung über die Fischereirechte**

**T. Nishimaki** (Japan) erklärte, daß dieses für die japanischen Fischer wichtige Problem noch immer weit von einer Lösung entfernt sei. Andererseits konnte man eine Besserung in der Haltung der koreanischen Regierung feststellen, was seiner Meinung nach auf die Aktion, die von der ITF und dem IBFG in dieser Angelegenheit unternommen worden war, zurückzuführen ist. Er brachte den aufrichtigen Dank der japanischen Gewerk-

schaft für diese internationale Hilfe zum Ausdruck, wie auch die Hoffnung, daß man auch weiterhin dazu beitragen werde, eine Lösung dieser Frage herbeizuführen.

Daraufhin wurde der Tätigkeitsbericht angenommen.

### **Sektionsausschuß**

Man kam, wie auch schon früher, überein, daß es nicht notwendig sei, für die Sektion der Hochseefischer einen Ausschuß zu errichten. Sitzungen der Sektion könnten, wenn erforderlich, entsprechend den Statuten der ITF einberufen werden, wobei sich die Auswahl der daran teilnehmenden Mitglieder nach dem jeweils zur Debatte stehenden Gegenstand richten würde.

P. de Vries, Berichterstatter

### **Resolution über die Behandlung der Fragen der Hochseefischer bei der IAO**

Der Kongreß stellt mit Bedauern fest, daß bisher keine Schritte zur Verwirklichung der von der 28. Seefahrtskonferenz der IAO im Jahre 1946 angenommenen Resolution unternommen worden sind, in der eine internationale Regelung der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer gefordert wird, ähnlich der, wie sie für die Seeleute besteht.

Er stellt ferner fest, daß die Joint Maritime Commission auf ihrer 18. Session im Oktober 1955 einstimmig empfohlen hat, drei Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer (Mindestalter, ärztliche Untersuchung und Feuerverträge) auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1957 zu setzen, daß aber dieser Empfehlung nicht Folge geleistet worden ist.

Er stellt drittens fest, daß sich der Verwaltungsrat des IAA auf seiner Sitzung im November 1956 anlässlich der Festlegung der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1957 mit dem derzeitigen Stand der Gesetzgebung und der berufusüblichen Praxis in bezug auf die oben angeführten drei Aspekte der Arbeitsbedingungen der Hochseefischer beschäftigen soll.

Der Kongreß beantragt, daß die Frage der Arbeitsbedingungen dieser ohnehin schon viel zu lange vernachlässigten Arbeitnehmer unverzüglich behandelt wird und fordert dringend, daß der Einbeziehung der drei erwähnten Fragen in die Tagesordnung der Session 1958 der Internationalen Arbeitskonferenz keine weiteren Hindernisse in den Weg gelegt werden.

**P. de Vries** (Berichterstatter): Herr Vorsitzender und Kollegen; ich habe die Ehre, Euch den Bericht über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer vorzulegen. Ich glaube nicht, daß dieser Bericht irgend einer Erläuterung bedarf, möchte aber besonders auf den Abschnitt hinweisen, in dem Kollege Dekeyzer auf die Schwierigkeiten bei der Erzielung weiterer Fortschritte mangels eines industriellen Ausschusses oder sonstigen spezialisierten Gremiums der IAO aufmerksam macht. Außerdem möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf die Resolution lenken, in der die unverzügliche Behandlung des Problems der Arbeitsbedingungen der Fischer verlangt wird, die viel zu lange vernachlässigt worden sind. Ich hoffe, daß der Kongreß nicht nur den Bericht, sondern auch die beigelegte Resolution einstimmig annehmen wird.

**Vorsitzender Jahn:** Wünscht jemand dazu zu sprechen? — Das ist nicht der Fall. Damit kommen wir zu Abstimmung über den Bericht und die



anschließende Resolution. Es handelt sich um das Dokument C-12. Wer mit dem Bericht einverstanden ist und der Resolution zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Bericht und Resolution sind einstimmig gebilligt.

Somit kommen wir zum Bericht der Hafentarbeitersektion. Kollege Dekeyzer hat das Wort.

### **Bericht der Hafentarbeitersektion**

Die Hafentarbeitersektion traf am Donnerstag nachmittags, dem 19. Juli, zusammen. Folgende Länder waren vertreten (die Zahl der Delegierten ist eingeklammert angeführt): Österreich (2), Belgien (3), Chile (1), Dänemark (1), Griechenland (1), Deutschland (7), Großbritannien (2), Niederlande (2), Nigerien (1), Norwegen (1), Philippinen (2), Schweden (2), Tunesien (2).

Der Leiter der Sondersektion der Seeleute der ITF, L. White, nahm an der Sitzung teil. Der Vertreter der Seefahrts-Abteilung der IAO, D. Blanchard, war ebenfalls anwesend.

### **Wahl des Vorsitzenden und Berichterstatters**

**R. Dekeyzer** (Belgien) wurde als Vorsitzender der Sektion wiedergewählt und zum Berichterstatter der Konferenz bestimmt.

### **Binnenverkehrsausschuß der IAO**

Auf Antrag des **Vorsitzenden** wurde eine Resolution angenommen, in der gegen die zunehmende Tendenz protestiert wird, die zeitlichen Zwischenräume zwischen Tagungen des Binnenverkehrsausschusses zu verlängern. (Der Wortlaut der Resolution ist in der Beilage zu finden.)

### **Austauschurlaub und Studienreisen**

**R. Laan** (Niederlande), **H. Hildebrand** (Deutschland), **C. Mortimer** (Großbritannien) und der **Vorsitzende** beteiligten sich an einer Diskussion über Austauschurlaub und Studienreisen der Hafentarbeiter nach Häfen im Auslande. Es wurde betont, daß solche Reisen unter der Aufsicht der Gewerkschaften organisiert werden sollten. Es wurde vereinbart, daß das Sekretariat der ITF zu dieser Frage ein Rundschreiben an die angeschlossenen Hafentarbeiter-Gewerkschaften richten soll.

### **Tätigkeitsbericht**

Nach der Aussprache über obige Punkte wurde der Tätigkeitsbericht für die letzten zwei Jahre genehmigt.

### **Berufliche Ausbildung der Hafentarbeiter**

Die Konferenz besprach einen Antrag zu dieser Frage, der vom irischen Hafentarbeiterverband eingereicht worden war. Der Antrag führte aus, durch die Mechanisierung und die allgemeine technische Entwicklung würde die Hafentarbeit immer mehr zu einem gelernten Beruf, für den eine angemessene Ausbildung unerlässlich sei. Er wurde angenommen nach einer Diskussion, an der die Kollegen **H. Hildebrand** (Deutschland), **C. Mortimer** (Großbritannien), **R. S. Oca** (Philippinen), **R. Laan** (Niederlande) und der **Vorsitzende** teilnahmen. (Der abgeänderte Wortlaut der Resolution ist in der Beilage enthalten.)

## **Mechanisierung und Umschlag von Massengütern**

Eine weitere Resolution, die ebenfalls vom irländischen Hafnarbeiterverband eingereicht worden war, bezog sich auf die Verwendung von Behältern und den mechanischen Umschlag von Massengütern und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Arbeitsmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen. Die Resolution wies auf die Notwendigkeit hin, die Interessen der Hafnarbeiter zu schützen. (Der abgeänderte Text der Resolution ist in der Beilage enthalten.)

## **Sicherheit und Hygiene**

Zur Kenntnis genommen wurden die Fortschritte, die im Sachverständigenausschuß der IAO für die Sicherheit der Hafnarbeit und im Binnenverkehrsausschuß der IAO hinsichtlich des Programms erzielt worden sind, welches die ITF seit dem Osloer Kongreß 1948 vertreten hat. Ein zweiter Sachverständigenausschuß der IAO wird im kommenden November-Dezember zusammentreten. Die ITF wird wiederum im Ausschuß vertreten sein, und zwar durch den Vorsitzenden der Hafnarbeitersektion, R. Dekeyzer, und den früheren Hafnarbeitersekretär der britischen Transportarbeitergewerkschaft, Arthur Bird, als technischer Berater. Die Gewerkschaften wurden aufgefordert, weitere Vorschläge zur Aufnahme in einen internationalen Kodex der Praxis der Hafnarbeit einzureichen, der vom internationalen Arbeitsamt ausgearbeitet wird.

**R. S. Oca** (Philippinen) sagte, die Forderung nach einem Höchstgewicht von 75 kg für die von einem Mann zu tragenden Lasten sei für die Arbeiter zu hoch. Die Mechanisierung könne die Arbeit zwar erleichtern, werde jedoch nicht verhindern, daß die Güter an gewissen Stellen nach wie vor von den Hafnarbeitern getragen werden müssen. Die Festlegung eines Höchstgewichtes dränge sich deshalb auf. In der darauf folgenden Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß diese Angelegenheit im Binnenverkehrsausschuß der IAO zur Sprache gebracht werden müsse, der im Februar 1954 eine einschlägige Resolution gebilligt hatte. Die besonderen Bedürfnisse der Arbeiter in gewissen Gebieten könnten bei jener Gelegenheit betont werden.

**W. Moreno** (Chile) wies auf die Notwendigkeit hin, für Hafnarbeiter zu sorgen, die infolge der Mechanisierung arbeitslos werden.

## **Neues Sektionsprogramm**

Nach einer Diskussion, an der verschiedene Delegierte teilnahmen, genehmigte die Sektion ein neues Programm, das sich mit den Löhnen, der Arbeitszeit, der Wochenend- und Schichtarbeit, der Mehrarbeit, den öffentlichen Feiertagen, dem bezahlten Jahresurlaub, dem Garantielohn, den Renten und der Mitbestimmung befaßt. Man beschloß, anlässlich der nächsten Tagung des Sektionsausschusses der Hafnarbeiter einen ständigen Ausschuß einzusetzen, der sich mit der Durchführung dieses Programms befassen wird. (Text in der Beilage.)

## **Bericht der Sondersektion der Seeleute**

Der Sonderbeauftragte der ITF, **L. White**, erstattete einen ausführlichen Bericht über diesen Teil der Tätigkeit der ITF. Es wurden nennenswerte Ergebnisse erzielt durch den Abschluß von Tarifverträgen für die Be-

satzungen auf Schiffen unter den Schattenflaggen. Das Volumen der unter diesen Flaggen registrierten Tonnage ist jedoch weiterhin in beängstigendem Maße angewachsen, die ITF habe also das Problem erst an der Oberfläche berührt. Sie muß sich nach wie vor damit auseinandersetzen. Man hofft, daß die Hafentarbeitergewerkschaften auch in der Zukunft ihre Unterstützung gewähren werden, weil ohne die Unterstützung nur wenige oder gar keine Fortschritte erzielt werden können. Es beginnt sich die Erkenntnis zu verbreiten, daß dieses Problem nicht auf die Hafentarbeiter und Seeleute beschränkt ist, sondern auch andere Teile der Gemeinschaft, ja die gesamte Volkswirtschaft der maritimen Länder in Mitleidenschaft zieht: Es liegen Anzeichen für diese Erkenntnis vor, und man hofft, anlässlich der vorbereitenden Seefahrtskonferenz der IAO im kommenden September-Oktober bei der Behandlung dieses Problems einen großen Schritt vorwärts zu kommen.

Der Sonderbeauftragte legte eine Resolution vor, in der die betreffenden Regierungen aufgefordert werden, gemeinsam an die Lösung des Problems zu schreiten.

Die angeschlossenen Organisationen werden in derselben Resolution aufgefordert, im Kampf gegen falsche Flaggenwechsel die Unterstützung der Dachorganisationen zu erlangen. Diese Frage sollte anlässlich der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute nach getrennter Besprechung durch die beiden Sektionen weiter verfolgt werden. (Text der Resolution in der Beilage.)

R. Dekeyzer, Berichterstatter

#### **Resolutionen, die dem Kongreß von der Konferenz der Hafentarbeitersektion vorgelegt worden waren.**

##### **Resolution über den Binnenverkehrsausschuß der IAO**

Der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wurde über die Tendenz unterrichtet, die Fristen zwischen den Tagungen der Industrieausschüsse der IAO, insbesondere des Binnenverkehrsausschusses, immer mehr zu verlängern.

Der Kongreß hält die Funktionen der Industrieausschüsse nach wie vor für wertvoll und bedauert die Einschränkung ihrer Nützlichkeit durch die Herabsetzung der Zahl der Tagungen.

Aus diesem Grunde appelliert der Kongreß an den Verwaltungsrat des IAA, die Möglichkeit zu prüfen, die Tagungen der Industrieausschüsse wieder nach den ursprünglich vorgesehenen Fristen abzuhalten. Er hofft insbesondere, daß der Binnenverkehrsausschuß wieder nach jeweils 18 Monaten zusammentreten möge, damit die wichtigen internationalen sozialen Probleme der verschiedenen Verkehrsfragen ohne unnötige Verzögerung in der IAO besprochen werden können.

##### **Resolution über die berufliche Ausbildung von Hafentarbeitern**

Im Lichte der ständig zunehmenden Mechanisierung und Anwendung verschiedener Systeme des Güterumschlags vertritt der Kongreß die Ansicht, daß Bemühungen um eine ausreichende Ausbildung von Hafentarbeitern unternommen werden sollten.

Um der Forderung nach einer angemessenen Entlohnung der Hafentarbeiter weiterhin Berechtigung zu verleihen, kommt dem System der Ausbildung, das die fachliche Befähigung der Hafentarbeiter gewährleistet, größte Bedeutung zu.

Der Kongress beantragt eine koordinierte Behandlung dieser Frage durch die Mitgliedsorganisationen und legt dem neu zu wählenden Exekutivkomitee dringend nahe, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Meinungen der Mitgliedsorganisationen einzuholen und die entsprechenden Schritte zu ihrer Verwirklichung zu unternehmen.

#### **Resolution über Mechanisierung und Umschlag von Massengütern**

In Anbetracht der immer weiter um sich greifenden Verwendung von mechanischen Geräten beim Güterumschlag ist der Kongress der Ansicht, daß die Vertreter der Hafentarbeiter den zukünftigen Auswirkungen einer derartigen Entwicklung auf die Beschäftigung größte Aufmerksamkeit zuwenden sollten. Obwohl nicht angeregt wird, daß sich der Arbeiter der Einführung der mechanisierten Methoden widersetzen sollte, sollte nichtsdestoweniger darauf bestanden werden, daß die sich aus einer solchen Mechanisierung ergebenden wirtschaftlichen und finanziellen Vorteile Arbeitnehmern und Arbeitgebern in gleichem Maße zugute kommen.

Ferner vertritt der Kongress die Ansicht, daß die Verwendung von Behältern und die Mechanisierung des Massengüterumschlages von den für den Schutz der Beschäftigung der Hafentarbeiter zuständigen Gremien sorgfältig im Auge behalten werden sollte, um sie vor einem unnötigen und mit Härten verbundenen Abbau von Arbeitskräften zu schützen, der sich aus dieser Beförderungsart ergeben könnte.

Im Hinblick auf diese beiden Faktoren ersucht der Kongress das neue Exekutivkomitee, das Interesse an diesen Angelegenheiten und ihre Diskussion zu fördern, alle daran interessierten Organisationen um ihre Meinung zu befragen und schließlich nötigenfalls eine auf internationaler Ebene einzuschlagende Politik festzulegen.

#### **Resolution über ein internationales Programm der Hafentarbeiter**

Die im Zusammenhang mit dem 24. Kongress der ITF am 19. Juli 1956 in Wien veranstaltete Konferenz der Hafentarbeitersektion der ITF, hat das nachstehend angeführte Internationale Aktionsprogramm festgelegt. Sie fordert alle Mitgliedsverbände der Hafentarbeiter auf, sich in ihrem Lande für die Verwirklichung dieses Programms einzusetzen und einander nach besten Kräften zum Zwecke der Erreichung der darin festgelegten Ziele behilflich zu sein.

Die im nachstehend auseinandergesetzten Programm festgelegten Normen sind als internationale Mindestnormen zu betrachten und es wird ausdrücklich festgestellt, daß durch die etwaige bereits geltende günstigere Bedingungen bzw. für die Zukunft ins Auge gefaßte bessere Bedingungen in irgend einem Lande auf keine wie immer geartete Weise beeinträchtigt werden dürfen.

#### **Löhne**

Die Hafentarbeiter haben Anspruch auf eine Entlohnung, die der eines gelernten Arbeiters entspricht.

### **Arbeitszeit**

Die Arbeitszeit in Hafenerbetrieben darf 40 Stunden pro Woche nicht überschreiten, berechnet auf Grund eines einwöchigen oder 14tägigen Durchschnitts, je nach den lokalen Gepflogenheiten, bzw. 8 Stunden im Tage.

### **Tagarbeit**

Die normale Arbeitszeit hat soweit wie möglich und vorbehaltlich des nachstehend in bezug auf Arbeit am Wochenende, Schichtarbeit und Mehrarbeit Gesagten zwischen 8 Uhr und 17 Uhr zu fallen.

### **Arbeit am Wochenende**

Die 40stündige Arbeit pro Woche ist soweit wie möglich zwischen 8 Uhr am Montag und 13 Uhr am Samstag zu leisten, um ein arbeitsfreies Wochenende zu ermöglichen. Arbeit zwischen 13 Uhr am Samstag und 8 Uhr am Montag ist nur unter den folgenden Bedingungen zu leisten:

1. daß sie auf dringende Arbeiten beschränkt wird;
2. daß sie auf Grund einer besonderen Vereinbarung zwischen den Organisationen der Arbeitgeber der Hafenerbetriebe und der Hafenerbeiter erfolgt;
3. daß sie in der Höchstarbeitszeit von 40 Stunden pro Woche inbegriffen ist.

### **Schichtarbeit**

Um den Erfordernissen der Hafenerarbeit Rechnung zu tragen, ist Schichtarbeit zur gleichen Zeit wie die normale Tagarbeit zulässig unter folgenden Bedingungen:

1. Sie darf nur in dem Umfange zur Anwendung gelangen als für das klaglose und einwandfreie Funktionieren der Hafenerbetriebe erforderlich ist und mit den Traditionen und Gepflogenheiten vereinbar ist;
2. Arbeit außerhalb der normalen Arbeitszeit ist auf angemessene Weise entweder durch höhere Entlohnung oder kürzere Arbeitszeit abzugelten;
3. Zwischen Arbeit an zwei aufeinanderfolgenden Tagen muß eine ununterbrochene Ruheperiode von mindestens 12 Stunden fallen.

### **Mehrarbeit**

Mehrarbeit ist soweit wie möglich zu vermeiden. Sie ist nur unter außergewöhnlichen Umständen zulässig, zur Abfertigung eines Schiffes oder in Notfällen und darf zwei Stunden nicht übersteigen.

Soweit Mehrarbeit im Sinne des vorhergehenden Abschnittes geleistet wird, ist sie an Wochentagen mit einem 50prozentigen Zuschlag zum jeweils geltenden Lohnsatz und an Sonn- und Feiertagen mit einem 100prozentigen Zuschlag abzugelten.

### **Öffentliche Feiertage**

Die Hafenerarbeiter, einerlei, ob sie auf wöchentlicher oder täglicher Basis beschäftigt sind, haben Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes an öffentlichen Feiertagen. Für Arbeit an öffentlichen Feiertagen ist eine zusätzliche Entlohnung zu entrichten.

### **Jährlicher Urlaub**

Den Hafendarbeitern ist ein jährlicher Urlaub von mindestens 15 Werktagen mit doppelter Entlohnung zu gewähren.

### **Sicherheit der Beschäftigung**

Die Grundsätze der Regelung der Beschäftigung in den Hafendarbetrieben, die in der vom Binnenverkehrsausschuß des IAA auf seiner Dritten Session im Mai 1949 gebilligten Resolution enthalten sind, sind in die Hafendarbeitsordnungen einzubeziehen, insbesondere soll

1. die Beschäftigung in den Hafendarbetrieben normalerweise auf registrierte Hafendarbeiter beschränkt werden;
2. die Registrierung im Rahmen einer Hafendarbeitsordnung einen gesetzlich bindenden Arbeitsvertrag darstellen;
3. sollen die vertragschließenden Organisationen der Hafendarbeiter in Gremien zur Überwachung von Hafendarbeitsordnungen auf Basis der Gleichberechtigung mit den Arbeitgebern vertreten sein, insbesondere in den Gremien, deren Aufgabe die Festlegung und Überwachung der Zahl und Zulassung der Arbeitskräfte, Betriebsdisziplin usw. ist;
4. unregistrierte Arbeitskräfte sind über die gleichen Stellen wie registrierte Arbeitskräfte zu beschäftigen und nur soweit die letztgenannten nicht verfügbar sind.

### **Garantierter Lohn**

Die registrierten Hafendarbeiter haben Anspruch auf einen täglichen oder halbtägigen Garantielohn in Höhe von mindestens 70 Prozent und einen wöchentlichen Garantielohn in Höhe von mindestens 80 Prozent des entsprechenden Zeitlohns.

### **Altersrenten**

Bei Erreichung des Alters von 65 Jahren und nach Vollendung einer 30jährigen Beschäftigungsdauer in Hafendarbetrieben, haben die Hafendarbeiter Anspruch auf eine von den Hafendarbetrieben zu gewährende Altersrente, durch die sich der Gesamtbetrag der Altersrente einschließlich der gesetzlichen Rente und unter Berücksichtigung der Dienstalterszuschläge auf mindestens 75 Prozent der durchschnittlichen Entlohnung der Hafendarbeiter erhöht. Es soll den Hafendarbeitern freistehen, zwischen den Altersgrenzen von 60 und 65 Jahren mit anteilmäßig gekürzter Altersrente in den Ruhestand zu treten.

### **Betriebssicherheit und Wohlfahrt**

Die Konferenz empfiehlt dringend die Durchführung aller geeigneten Maßnahmen im Hinblick auf die möglichst umgehende und vollständige Anwendung

1. des Internationalen Kodex der berufsmäßigen Praxis, mit dessen Ausarbeitung der Sachverständigenausschuß der IAO für Betriebssicherheit in den Häfen beschäftigt ist, und
2. der Resolution über Wohlfahrtseinrichtungen und sonstige mit der Gesundheit der Hafendarbeiter in Verbindung stehende Angelegenheiten, die vom Binnenverkehrsausschuß des IAA im Februar 1954 gebilligt wurden.

### **Mitbestimmung**

Die Konferenz bekräftigt ihre Anerkennung des Grundsatzes der Mitbestimmung der Arbeitnehmer. Der Wert dieses Grundsatzes ist bereits auf sozialem Gebiete vor Augen geführt worden, insbesondere im Zusammenhang mit der Registrierung von Hafendarbeitskräften und Wohlfahrts-einrichtungen, und die Konferenz vertritt die Meinung, daß die Anerkennung dieses Grundsatzes auf wirtschaftspolitischem Gebiet in gleicher Weise zu harmonischen innerbetrieblichen Beziehungen und zu einer Steigerung der Produktivität und Leistungsfähigkeit der Hafendarbeitsbetriebe beitragen kann.

### **EntschlieÙung über die Schattenflaggen (A)**

Der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nimmt zur Kenntnis, daß die Registrierung von Schiffen unter der Flagge Panamas, Liberias und ähnlicher Länder unvermindert weitergeht, ohne daß seitens der Regierungen irgendwelche Schritte unternommen werden, um die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Volkswirtschaft der traditionellen maritimen Länder und den Standard der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute abzuwehren.

In Anbetracht der Tatsache, daß diese schädlichen Auswirkungen von allen Bevölkerungsschichten der betreffenden Länder immer mehr verspürt werden müssen, richtet der KongreÙ das dringende Ersuchen an die Regierungen, gemeinsam Mittel und Wege zu suchen, um dieses Problem zu lösen. Es wäre eine Absprache unter den Regierungen der Seefahrtsländer zu treffen, wonach diese alles in ihrer Macht stehende unternehmen würden, um zu verhindern, daß die unter ihrer Flagge registrierten Schiffe verkauft und unter falsche Flaggen überführt werden. Die Regierungen sollten nicht nur solchen Registrierungen entgegenwirken, sondern auch jeder Charterung von Panlibhonco-Schiffen an die Erdöl-, Stahl-, Kohlen- und anderen Industrien der echten maritimen Länder, die sich auf die Volkswirtschaften dieser Länder als Abnehmer ihrer Produkte verlassen, ihnen gleichzeitig aber einen großen Teil des Verdienstes vorenthalten, der mit der Beförderung der Produkte auf dem Seewege verbunden ist.

### **EntschlieÙung über die Schattenflaggen (B)**

In Anbetracht der Tatsache, daß die unter falschen Flaggen registrierte Handelstonnage heute die eindruckliche Zahl von zehn Millionen BRT erreicht hat und weiterhin rasch zunimmt, und in der Erkenntnis der sich daraus ergebenden schweren Gefährdung aller Teile der Wirtschaft und der Bevölkerung, ersucht der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende KongreÙ der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, die Aufmerksamkeit sämtlicher Dachorganisationen auf dieses Problem und dessen schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für alle Arbeitnehmergruppen zu lenken und den Transportarbeitergewerkschaften in ihren Bemühungen um eine Lösung des Problems nach Kräften beizustehen.

**R. Dekeyzer** (Berichterstatter): Herr Vorsitzender und Kollegen! Im Namen der Konferenz der Hafendarbeitersektion gestatte ich mir, Euch den von ihr einstimmig angenommenen Bericht vorzulegen. Ich glaube nicht, daß irgendwelche Kommentare erforderlich sind, möchte jedoch darauf hin-

weisen, daß wir eine Reihe von Resolutionen angenommen haben, die selbstverständlich gemeinsam mit diesem Bericht der Billigung des Kongresses bedürfen.

Zunächst liegt eine Resolution über die Einberufung einer Konferenz des Binnenverkehrsausschusses vor, die nicht nur für die Hafendarbeiter, sondern auch für die Arbeiter im Straßenverkehr und die Eisenbahner von Bedeutung ist. Weitere Resolutionen beziehen sich auf die berufliche Schulung von Hafendarbeitern sowie Mechanisierung und Umschlag von Massengütern, und außerdem ist eine Resolution vorhanden, in der ein neues Programm der Hafendarbeitersektion der ITF formuliert wird. Daraus ist ersichtlich, daß wir einen Unterausschuß mit der Förderung der Verwirklichung dieses Programms in der ganzen Welt betraut haben. Wir hoffen aufrichtig, daß die Annahme dieser Resolutionen in der nahen Zukunft zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter beitragen wird.

Ich ersuche Euch daher, den Bericht und die Resolutionen zu billigen. Danke.

**Vorsitzender Jahn:** Wird das Wort zum Bericht gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung sowohl über den Bericht als auch über die vorgelegten Entschlüsse. Wer dem Bericht und den Entschlüssen zustimmen will, den bitte ich, ein Handzeichen zu geben. — Danke. Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Bericht und Resolutionen sind einstimmig gebilligt.

Nun kommen wir zum Bericht der Seeleutesektion, Dokument C-14. Das Wort hierzu hat Kollege Yates.

#### **Bericht über die Konferenz der Seeleute-Sektion**

Die Seeleute-Sektion trat am Freitagnachmittag, dem 20. Juli, und Sonntagvormittag, dem 22. Juli, zu einer Sitzung zusammen. Die folgenden Länder waren vertreten, wobei die Anzahl der Delegierten in Klammern angegeben ist: Belgien (2), Chile (1), Kuba (1), Dänemark (1), Estland (1), Finnland (1), Deutschland (2), Großbritannien (Britischer Seeleuteverband (7), Schiffsoffizierverband (3), Bordfunkerverband (2), Griechenland (4), Grenada (1), Indien (1), Israel (1), Japan (1), Niederlande (3), Norwegen (4), Polen (1), die Philippinen (1), Schweden (Seeleute 2, Schiffsmaschinisten 1), Schweiz (1), Tunesien (1), USA (Seafarers' International Union 2, National Maritime Union 2).

Der Generalsekretär der ITF, Omer Becu, und der Leiter der Sektion der Seeleute wohnten der Sitzung bei. J. Christensson vertrat die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation. Der Vertreter des IAA, D. Blanchard, und der des International Seafarers' Service Study Committee (Internationales Seeleute-Studienkomitee) K. L. Millan, waren als Gäste zu der Konferenz eingeladen worden.

#### **Wahl der Sektionsfunktionäre**

In Übereinstimmung mit dem bisherigen Brauch, demzufolge Vertreter von Offizieren und Mannschaften abwechselnd als Funktionäre bestimmt werden, wurde **D. S. Tennant** (Verband der Offiziere der britischen Handelsmarine und Zivilluftfahrt) als Vorsitzender der Sektion gewählt. Er dankte dem früheren Vorsitzenden, **T. Yates** (Britische Seelegewerk-



schaft), der als stellvertretender Vorsitzender gewählt wurde, für seine Tätigkeit, die er für die Sektion während der vergangenen beiden Jahre geleistet hatte.

### **Tätigkeitsbericht**

Der Tätigkeitsbericht über die vergangenen zwei Jahre wurde nach einer Debatte, in welcher die folgenden Hauptpunkte behandelt wurden, angenommen.

### **IMCO**

**I. Haugen** schlug eine Resolution vor, in der neuerdings die Besorgnis der Seeleute über die Nichtratifizierung der IMCO-Konvention, die besonders auf den Widerstand der skandinavischen Regierungen zurückzuführen ist, zum Ausdruck gebracht und ein neuerlicher Appell an die Vereinten Nationen gerichtet wird, Schritte zu unternehmen, um diese Konvention in Kraft zu setzen. (Der Text dieser Resolution ist im Anhang wiedergegeben.)

### **Hilfe für die Gewerkschaft von Grenada**

**J. Knight** bezog sich auf die Resolution, in der seine Gewerkschaft die ITF um eine finanzielle Unterstützung zwecks Ausbau von Wohlfahrts-einrichtungen für Seeleute ersucht. Die Sektion nahm den Antrag mit Wohlwollen auf, bemerkte jedoch, daß diese Angelegenheit nur durch das Exekutivkomitee der ITF behandelt werden könne.

### **Bemannung von israelischen Schiffen**

**Z. Barash** (Israel) berichtete, daß die Israelische Gewerkschaft kürzlich drei Verträge unterzeichnet hätte, die die Klausel enthielten, daß nur ausländische Seeleute, die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angehören, auf israelischen Schiffen angeheuert werden. Es besteht die Absicht, den Anwendungsbereich diese Maßnahme weiterhin auszudehnen.

### **Anwerbung von Seeleuten**

**J. Soares** (Indien) bezog sich auf die nunmehr von den Gewerkschaften und Reedern gemeinsam vorgenommene Anwerbung von indischen Seeleuten. Sie bedeutet eine große Verbesserung und kann als Ergebnis der regionalen Schifffahrtskonferenz der IAO in Nuwara Eliya angesehen werden. In den benachbarten asiatischen Ländern läßt die Lage in dieser Hinsicht jedoch noch immer zu wünschen übrig.

### **Mißhandlung von Seeleuten**

**N. Wälläri** (Finnland) berichtete, daß die Organisation der polnischen Seeleute in der letzten Zeit eine freundliche Haltung eingenommen habe. Der finnische Seeleuteverband hatte sich bei Besuchen über die Behandlung der finnischen Seeleute in polnischen Häfen informieren können. Es läßt sich eine große Verbesserung feststellen, die er den von der ITF in der ganzen Welt verbreiteten Veröffentlichungen von Fällen von Mißhandlungen zuschreibt.

### **Streik der estnischen Seeleute**

**N. Metslov** (Estland) erinnerte an den Streik der estnischen Seeleute im vergangenen Jahre. Die Hilfe, die von der ITF und besonders von den

skandinavischen Seeleuteorganisationen geleistet wurde, habe wesentlich zum Sieg der Gewerkschaft beigetragen, und er wolle die tiefe Dankbarkeit der estnischen Seeleute ausdrücken.

#### **Kriegsdienstzulage für polnische Seeleute.**

Die Sektion gratulierte dem Generalsekretär zu der erfolgreichen Vertretung der von den im Exil lebenden polnischen Seeleuten erhobenen Forderung nach Bezahlung der für geleistete Kriegsdienste ausstehenden £ 85 000, nachdem dieser Fall von britischen und belgischen Gerichten behandelt und ein polnisches Schiff im Hafen von Antwerpen festgehalten worden war.

#### **Japanische Seeleutegewerkschaft**

**T. Nishimaki** (Japan) gab dem herzlichen Dank seiner Gewerkschaft für die moralische Unterstützung Ausdruck, die ihr die ITF im Zusammenhang mit den zugunsten der Arbeiter der Omi-Seidenspinnerei unternommenen Aktion gewährt hatte.

#### **Sondersektion der Seeleute**

Der Sonderbeauftragte der Seeleutesektion berichtete ausführlich über die unablässige Kampagne der ITF gegen die Schattenflaggen. Eine Reihe erfolgreicher Maßnahmen wurden gegen Schiffe unter den Flaggen Panamas, Liberis und ähnlicher Länder ergriffen und Kollektivverträge für Schiffe mit einer Gesamttonnage von 300 000 BRT abgeschlossen. Insbesondere dankte er den britischen und skandinavischen Gewerkschaften für ihre Beteiligung an diesen Maßnahmen. Die Anzahl der Schiffe unter den Schattenflaggen wächst jedoch weiterhin in besorgniserregendem Maße. Im Augenblick liegt die Gesamttonnage bei ungefähr elf Millionen Tonnen, wovon mehr als die Hälfte aus Tankern besteht und fast 50 Prozent vor weniger als 5 Jahren gebaut wurden. Obwohl die Zahl der als „Substandard“ zu bezeichnenden Schiffe infolge der Kampagne der ITF gesunken ist, sei dies nur ein kleiner Anfang. Die Auswirkungen dieser Entwicklung würden sich in vollem Umfange bemerkbar machen, falls es zu einer Depression in der Schifffahrt käme. Es ist klar, daß die Seeleute nicht hoffen können, mit diesem Problem allein fertig zu werden. Es setzt sich jedoch immer mehr die Erkenntnis durch, daß dieses Problem nicht nur die Seeleute und Hafenarbeiter betrifft, sondern auch andere Kreise der Bevölkerung und auch die Volkswirtschaft der seefahrenden Länder ernstlich bedroht. Die in naher Zukunft stattfindende Vorbereitende Seefahrtskonferenz der IAO wird eine günstige Gelegenheit ergeben, der öffentlichen Meinung der Welt den Ernst dieses Problems vor Augen zu führen und umfangreicheren Beistand für den Kampf gegen die Schattenflaggen zu mobilisieren. Der Sonderbeauftragte schlug vor, daß die Sektion eine Resolution annehmen sollte, in der sie an die in Frage kommenden Regierungen das Ersuchen richtet, gemeinsam an eine Lösung dieses Problems zu schreiten und in der die allgemeine Gewerkschaftsbewegung um ihre Mitarbeit gebeten wird.

**T. Yates** (Großbritannien), **M. Petroulis** (Griechenland), **M. Wälläri** (Finnland), **John Hawk** (USA-SIU), **P. de Vries** (Niederlande), **H. Hildebrand** (Deutschland), **R. Dekeyzer** (Belgien) und der **Generalsekretär** nahmen an der Diskussion teil. Der Generalsekretär gab zu, daß gute Arbeit geleistet wurde, besonders in Großbritannien und in den skandinavischen Ländern.

Er war jedoch der Ansicht, daß noch mehr getan werden könne und daß die Kampagne intensiviert werden müsse, wenn wir Herr der Lage bleiben wollen. Auf die Schwierigkeiten, die sich Aktionen entgegenstellten, wurde abermals hingewiesen. Der amerikanische Delegierte bemerkte, daß die Aktion gegen ein einziges Schiff Panamas, die SIU, infolge von gegen sie gefällten gerichtlichen Entscheide auf Grund des Gesetzes viel Geld gekostet habe. Der deutsche Delegierte erklärte, es sei aus psychologischen Erwägungen schwierig, von den Hafendarbeitern eine Unterstützung von Besatzungen zu verlangen, die vollkommen unorganisiert und apathisch sind. Der niederländische Delegierte betonte die Notwendigkeit, auch andere Sektionen, außer den Hafendarbeitern und Seeleuten, zur Mitarbeit heranzuziehen. Die in Kürze stattfindende Vorbereitende Schifffahrtskonferenz der IAO in London wird eine günstige Gelegenheit dazu ergeben. Der griechische Delegierte beglückwünschte insbesondere die Sondersektion der Seeleute zu ihrer Arbeit und war ebenfalls der Auffassung, daß die Kampagne mit der größten Energie fortgesetzt werden müsse. Auf Vorschlag des belgischen Delegierten kam man überein, das Exekutivkomitee der ITF zu ersuchen, sobald wie möglich eine Zusammenkunft zwischen den Hafendarbeitergewerkschaften Belgiens, Deutschlands und den Niederlanden einzuberufen, der auch Vertreter der Seeleutesektion beiwohnen sollen, um die Tätigkeit der Hafendarbeitergewerkschaften dieser Länder auf diesem Gebiete zu besprechen und zu koordinieren.

Zwei Resolutionen über die Frage der Schattenflaggen wurden angenommen, um der gemeinsamen Konferenz der Hafendarbeiter- und Seeleutesektionen, die noch am gleichen Tag stattfinden sollte, vorgelegt zu werden. (Der Inhalt dieser Resolution ist im Anhang wiedergegeben.)

Die Konferenz nahm mit Genugtuung Kenntnis von den von der Regierung von Costa Rica ergriffenen Maßnahmen, durch die sie die Registrierung ausländischer Schiffe unter ihrer Flagge einstellt und gratuliert ihr zu ihrer tapferen Stellungnahme gegen Mißbräuche von seiten gewisser Kreise, die ihre sozialen Verpflichtungen umgehen wollen. Eine diesbezügliche Resolution wurde angenommen. (Der Text dieser Resolution ist im Anhang wiedergegeben.)

### **Geflüchtete Seeleute**

**T. Yates** (Großbritannien), der die Gewerkschaft der polnischen Seeleute im Exil vertritt, beantragte eine Resolution, in der die Anteilnahme an der Lage der geflüchteten Seeleute zum Ausdruck kommt und begrüßte die Schritte, die von den Regierungen Großbritanniens, Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Westdeutschlands, den Niederlanden, Norwegens und Schwedens unternommen wurden, um eine zwischenstaatliche Vereinbarung herbeizuführen, durch die diesen Seeleuten ermöglicht werden soll, in gewissen dieser Länder ansässig zu werden. (Der Inhalt dieser Resolution ist im Anhang wiedergegeben.)

### **Sektionsausschuß**

Nachdem vereinbart worden war, daß die USA aus geographischen Gründen zwei Vertreter der Mannschaften im Sektionsausschuß haben sollte, sowie einen Vertreter der Offiziere, unterbreiteten die anwesenden Länder der Konferenz ihre Vorschläge für die Zusammensetzung des Sektionsausschusses für die nächsten zwei Jahre. Es wurde beschlossen, daß

die Länder, die nicht vertreten waren, aufgefordert werden sollten, ihre Nominierungen schriftlich zu unterbreiten.

#### **Nächste Sektionskonferenz**

Es wurde vereinbart, die nächste Konferenz der Seeleutesektion in London am 17. und 18. September 1956 abzuhalten und daß sie den Vorbereitungen für die Vorbereitende Seefahrtskonferenz der IAO gewidmet sein würde, die vom 19. September bis 2. Oktober 1956 ebenfalls in London stattfindet.

T. Yates  
Berichterstatter

#### **Resolutionen, die dem Kongreß von der Sektion der Seeleute vorgelegt worden waren**

##### **Resolution über IMCO — Zwischenstaatliche beratende Seefahrts-Organisation**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien stellt mit tiefer Beunruhigung fest, daß die Konvention über die Errichtung einer zwischenstaatlichen beratenden Seefahrt-Organisation (IMCO) acht Jahre nach ihrer Annahme durch eine unter den Auspizien der Vereinten Nationen abgehaltenen Konferenz noch immer nicht in Kraft getreten ist.

Es ist bekannt, daß insbesondere die skandinavischen Regierungen eine starke Opposition gegen die Konvention in ihrer ursprünglichen Form bildeten, wodurch sie andere Regierungen in negativem Sinne beeinflussten. Die gegenwärtige Entwicklung in der Schifffahrt, wie zum Beispiel die Massenübertragungen von Tonnage auf Flaggen von Ländern, die die grundlegendsten Bedingungen der Sicherheit des Einsatzes der Schiffe mißachten und die Flaggendiskriminierung, schaden nicht nur der Wirtschaft der seefahrenden Nationen, sondern beeinträchtigen auch den sozialen Standard der Seeleute. Diese sehr ernste Lage erfordert dringender denn je die Schaffung eines für die internationale Schifffahrt zuständigen Gremiums, nämlich der IMCO.

Der Kongreß bekräftigt deshalb mit größtem Nachdruck die früheren einschlägigen Resolutionen und fordert die Vereinten Nationen auf, die nötigen Schritte zu unternehmen, um die Konvention über IMCO so schnell wie möglich ihrer Verwirklichung zuzuführen, wenn nötig durch Herabsetzung der ursprünglich festgelegten Zahl der Ratifizierungen.

##### **Resolution über die Schattenflaggen — Aufruf an die Regierungen**

Der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß die Registrierung von Schiffen unter der Flagge Panamas, Liberias und ähnlicher Länder unvermindert weitergeht, ohne daß seitens der Regierungen irgendwelche Schritte unternommen werden, um die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Volkswirtschaft der traditionell maritimen Länder und den Standard der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute abzuwehren. In Anbetracht der Tatsache, daß diese schädlichen Auswirkung von allen Bevölkerungsschichten der betroffenen Länder immer mehr verspürt werden müssen, richtet der Kongreß das dringende Ersuchen an die Re-

gierungen, gemeinsam Mittel und Wege zu suchen, um dieses Problem zu lösen. Es wäre eine Absprache unter den Regierungen der maritimen Länder zu treffen, wonach diese alles in ihrer Macht Stehende unternehmen würden, um zu verhindern, daß die unter ihren Flaggen registrierten Schiffe verkauft und unter falsche Flaggen überführt werden. Die Regierungen sollten nicht nur solchen Registrierungen entgegenwirken, sondern auch jeder Vercharterung von Panlibhonco-Schiffen an die Erdöl-, Stahl-, Kohlen- und anderen Industrien der echten maritimen Länder, die sich auf die Volkswirtschaften dieser Länder als Abnehmer ihrer Produkte stützen, ihnen gleichzeitig aber einen großen Teil des Verdienstes vorenthalten, der mit der Beförderung der Produkte auf dem Seewege verbunden ist.

#### **Resolution über die Schattenflaggen — Aufruf an die allgemeine Gewerkschaftsbewegung**

In Anbetracht der Tatsache, daß die unter falschen Flaggen registrierte Handelstonnage heute die eindruckliche Zahl von zehn Millionen BRT erreicht hat und weiterhin rasch zunimmt, und in der Erkenntnis der sich daraus ergebenden schweren Gefährdung aller Teile der Wirtschaft und der Bevölkerung, ersucht der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation des Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, die Aufmerksamkeit sämtlicher Dachorganisationen auf dieses Problem und dessen schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für alle Gruppen der arbeitenden Bevölkerung zu lenken und den Transportarbeitergewerkschaften bei ihren Bemühungen um eine Lösung des Problems nach besten Kräften beizustehen.

#### **Resolution über Costa Rica**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien nimmt mit großer Genugtuung den Entschluß der Regierung von Costa Rica zur Kenntnis, die Registrierung ausländischer Handelsschiffe in Costa Rica zu suspendieren und gratuliert der Regierung zu diesem beherzten Schritt gegen den Mißbrauch der nationalen Flagge durch jene, denen es lediglich darum geht, sich den normalen Verpflichtungen und der Verantwortung der Gemeinschaft gegenüber zu entziehen.

#### **Resolution über geflüchtete Seeleute**

Der Kongreß hat einen Bericht der Seeleutesektion der ITF über das tragische Schicksal einer großen Anzahl von Seeleuten entgegengenommen, die infolge ihrer Flucht aus Ländern unter kommunistischer Herrschaft oder infolge anderer Umstände, die ihnen nicht zur Last gelegt werden können, staatenlos geworden sind. Viele dieser Seeleute können die Schiffe, auf denen sie beschäftigt sind, mangels der erforderlichen Papiere nicht verlassen und werden manchmal Opfer der Ausbeutung, da sie gezwungen werden, sich mit niedrigeren Heuern und schlechteren Arbeitsbedingungen einverstanden zu erklären als Seeleute, die ihre Beschäftigung ohne weiteres wechseln können.

Der Kongreß bringt seine aufrichtige Anerkennung der Bemühungen zum Ausdruck, die von internationalen Gremien, wie dem Hohen Kommissariat der Vereinten Nationen für Flüchtlingswesen und der Joint Maritime Commission der IAO zugunsten dieser in Not geratenen Seeleute unternommen worden sind und nimmt mit besonderem Interesse die Initiative von

acht maritimen Ländern — Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Norwegen und Schweden — zur Kenntnis, die auf ein zwischenstaatliches Übereinkommen abzielt, in dessen Rahmen diese Seeleute Aufenthaltsländer erwerben würden, wo ihnen Reisedokumente ausgestellt und gewisse gesetzliche Schutzmaßnahmen zugestanden werden könnten, wie sie den übrigen Flüchtlingen zugebilligt werden. Der Kongreß bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß diese Bemühungen fortgesetzt werden, bis das Ziel erreicht ist und appelliert an die der ITF angeschlossenen Organisationen der Seeleute, ihren Einfluß bei ihren Regierungen so weit wie möglich geltend zu machen, damit eine Lösung des Problems der staatenlosen Seeleute gefunden werde, sobald die Beratungen zwischen den Regierungen im kommenden Dezember wieder aufgenommen werden.

**T. Yates:** Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich gestatte mir, Euch den Bericht der Seeleutesektion vorzulegen. Die Konferenz der Seeleutesektion war meines Erachtens die repräsentativste, die je stattgefunden hat. Anwesend waren 48 Delegierte. Der Bericht des Sekretariats wurde angenommen, wobei insbesondere die erfolgreiche Mitarbeit der Hafendarbeitersektion in den vergangenen zwei Jahren anerkannt wurde, und die Resolutionen, die der Sektionskonferenz unterbreitet worden waren, wurden einstimmig angenommen. Ich beantrage daher die Billigung des Berichtes.

**Der Vorsitzende:** Wird hierzu das Wort gewünscht? Kollege Wälläri!

**N. Wälläri** (Finnischer Seeleuteverband): Ich befürworte die Annahme des Berichtes, möchte jedoch eine Richtigstellung meiner Ausführungen auf der Sektionskonferenz der Seeleute vornehmen, insbesondere im schwedischen Wortlaut. Es heißt da, der finnische Seeleuteverband habe eine Delegation nach Polen entsandt, aber das ist nicht ganz richtig. Die Delegation war vom finnischen Gewerkschaftsbund entsandt worden und zu ihren Mitgliedern zählte ein Vertreter des finnischen Seeleuteverbandes. Ich bitte, diese Richtigstellung zu Protokoll zu nehmen.

**Vorsitzender Jahn:** Wird das Wort weiter gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann bitte ich die Feststellung von Freund Wälläri, daß der Bund die Delegation geschickt hat, zu respektieren und die Vorlage entsprechend zu ändern.

Wir kommen zur Abstimmung über den Bericht der Seeleutesektion einschließlich der Resolutionen. Wer dem Bericht und den Resolutionen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. — Gegenprobe. — Stimmenenthaltungen? — Auch der Bericht und die Resolutionen der Seeleutesektion sind einstimmig gebilligt.

Wir kommen somit zum Dokument C - 15, Bericht der Sektion der Arbeiter im Straßentransport. Das Wort hat Freund Koppens.

#### **Bericht über die Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport**

Die Sektion der Arbeiter im Straßentransport hielt ihre Konferenz am 19. Juli nachmittags ab. Als Vorsitzender der Sektion wurde der auscheidende Vorsitzende, Kollege H. W. Koppens, wiedergewählt. Die bisher im Ausschuß vertretenen Länder, außer Frankreich, erklärten sich bereit, weiterhin mitzuwirken. Delegierte Frankreichs waren nicht anwesend und es wurde beschlossen, falls eine Nachmeldung erfolgen sollte, Frankreich und Finnland als ordentliche Mitglieder in den Sektionsausschuß mit aufzunehmen. Außerdem beantragte der italienische Transport-

arbeiterverband einen Sitz im Ausschuß und die Konferenz gab dem Antrag statt. Die beteiligten Organisationen ernannten als Ausschußmitglieder folgende Kollegen.

	Mitglied	Ersatzmann
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winther</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>Christ</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>Eastwood</i>
Italien	<i>G. Abate</i>	<i>E. Leolini</i>
Niederlande	<i>H. W. Koppens</i>	<i>J. de Later</i>
Norwegen	<i>O. Askeland</i>	<i>H. Bakke</i>
Österreich	<i>L. Brosch</i>	<i>A. Beham</i>
Schweden	<i>S. Klinga</i>	<i>G. Carlsson</i>

Die Konferenz billigte diese Zusammensetzung des Ausschusses.

Der Inhalt des Abschnittes „Arbeiter im Straßentransport“ des Tätigkeitsberichtes wurde einstimmig angenommen.

Die Sektionskonferenz ersuchte das Exekutionskomitee, vom 12. bis 15. November 1956 eine internationale Konferenz der Arbeiter im Straßentransport einzuberufen. Der Wortführer der deutschen Delegation erklärte sich auf Anfrage bereit, unter Vorbehalt der Zustimmung seines Vorstandes, dem Sekretariat der ITF umgehend einen Konferenzort in Deutschland zu benennen.

Als Tagesordnung für die Konferenz der Sektion 1956 wurde beschlossen:

- I. Bericht des Sekretariates
- II. Einmannbetrieb im Personenverkehr
- III. Arbeitsinspektionen im Straßentransport
- IV. Verwirklichung der Resolution der IAO über den Straßentransport
- V. Rechtsschutz für Fahrer im Auslande
- VI. Strafrechtliche Haftung von Kraftfahrern
- VII. Anträge angeschlossener Organisationen

Der Wortführer des schweizerischen Transportarbeiterverbandes bat in dem Bericht Arbeitsinspektionen im Straßentransport, die „Nacht- und Sonntagsarbeit im Gütertransport“ und die „Verwendung von Tachographen“, als Mittel zur Kontrolle der am Steuer verbrachten Zeit, gebührend herauszustellen.

Als Berichterstatter für den ITF-Kongreß wurde der Vorsitzende der Sektion, Kollege H. W. Koppens, vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Von der Wahl eines Sekretärs der Sektion nahm die Konferenz Abstand und ersuchte das Exekutivkomitee, alle vier Kandidaten vorzuladen und diese Angelegenheit in eigener Zuständigkeit zu klären.

H. W. Koppens  
Berichterstatter

**Berichterstatter H. Koppens** (Niederlande): Herr Vorsitzender, liebe Kollegen! Im Namen der Sektion der Straßentransportarbeiter lege ich das Dokument XXIV. C-15 vor. Der Tätigkeitsbericht des Sekretariats wurde einstimmig angenommen. Ich kann mich daher kurz fassen. Sie können

im Bericht lesen, daß kommenden November eine Konferenz unserer Sektion abgehalten werden wird, wo verschiedene Probleme der Straßen-transportarbeiter besprochen werden sollen. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht anzunehmen. Ich danke.

**Vorsitzender Jahn:** Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wir kommen also zur Abstimmung über den Bericht. Wer dem Bericht zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Danke. — Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Auch dieser Bericht ist einstimmig gebilligt.

Damit kommen wir zum Dokument C-16, Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion. Das Wort hierzu hat Bruder Devaux.

### **Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion**

Die Eisenbahnersektion hielt ihre Konferenz am Vormittag des 20. Juli 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. Außerdem beantragte der italienische Eisenbahnerverband einen Sitz im Ausschuß, und die Konferenz gab dem Antrag statt. Die beteiligten Organisationen ernannten als Ausschußmitglieder die folgenden Kollegen:

Benelux	<i>G. Devaux</i>
Deutschland	<i>F. Berger</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. Duby</i>
Italien	<i>B. Carella</i>

Die Konferenz billigte diese Zusammensetzung des Ausschusses. Der Inhalt des Abschnittes „Eisenbahnersektion“ des Tätigkeitsberichtes wurde nach reger Aussprache einstimmig angenommen.

Von den unterbreiteten Anträgen wurde der Antrag über „Atomkraft und Automatisierung“ und Antrag über „Übergang zum Diesel- und elektrischen Antrieb“ einstimmig angenommen. Der Antrag über „Beschwerden der afrikanischen Eisenbahner von Kenya“ wurde an das Sekretariat der ITF zur weiteren Bearbeitung überwiesen. Die Wortführer der britischen Eisenbahnerverbände NUR und ASLEF stellten die Behandlung des Antrags „Übergang zum Diesel- und elektrischen Antrieb“ als besonders dringlich heraus. Aus diesem Grunde empfahl die Konferenz dem ITF-Sekretariat, umgehend einen Fragebogen auszuarbeiten, diesen an alle der ITF angeschlossenen Eisenbahnerverbände zu senden und der nächsten Sektionskonferenz einen Bericht vorzulegen, der sich auf die Antworten zu diesem Fragebogen stützt.

Die Konferenz ersuchte das Exekutivkomitee, für das Jahr 1957 eine internationale Eisenbahnerkonferenz einzuberufen. Der Sektionsausschuß wurde beauftragt, den Zeitpunkt, den Konferenzort und die Tagesordnung festzulegen.

Als Berichterstatter für den ITF-Kongreß wurde der Vorsitzende der Sektion, Kollege G. Devaux, vorgeschlagen und einstimmig gewählt.



Von der Wahl eines Sekretärs der Sektion nahm die Konferenz Abstand und ersuchte das Exekutivkomitee, außer dem italienischen Kandidaten, die übrigen drei Kandidaten vorzuladen und diese Angelegenheit in eigener Zuständigkeit zu klären. Die Kandidatur des italienischen Kollegen wurde von der Konferenz abgelehnt.

Die Sektion der Eisenbahner, die Kollege Tofahrn ihre Anerkennung der von ihm geleisteten Dienste aussprechen wollte, stimmte dem Vorschlag von Kollege C. Becu, Generalsekretär, zu, daß die Vollversammlung des 24. Kongresses der ITF ihre aufrichtige Anerkennung der Arbeit des früheren stellvertretenden Generalsekretärs im Namen aller der ITF angeschlossenen Organisationen und ihres Personals, aussprechen sollte.

G. Devaux  
Berichterstatte

### **Resolutionen, die dem Kongreß von der Eisenbahnersektion vorgelegt worden waren.**

#### **Entschließung über Atomkraft und Automatisierung**

Der Kongreß lenkt die Aufmerksamkeit der Mitgliedsverbände auf die Notwendigkeit eines eingehenden und fortwährenden Studiums der weitreichenden Auswirkungen auf den Standard und die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer des Verkehrswesens, die sich mit Wahrscheinlichkeit aus der Entwicklung und Anwendung von Atomkraft und Automatisierung für industrielle Zwecke ergeben werden.

Der Kongreß vertritt die Ansicht, daß ein möglichst baldiges Studium dieser Frage erforderlich ist und dauernde Wachsamkeit ausgeübt werden muß, um zu gewährleisten, daß für Arbeitnehmer auf entsprechende Weise gesorgt wird, die von der Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen in Mitleidenschaft gezogen werden, und zum Schutz jener Arbeitnehmer, deren berufliche Ausbildung und Erfahrung ihnen eine Anpassung an einen radikalen Wechsel der Arbeitsmethoden unmöglich machen.

Der Kongreß vertritt ferner die Auffassung, daß die Steigerung der Produktivität, die sich aus der Anwendung dieser neuen Methoden ergeben kann, vielfachen Nutzen mit sich bringen kann und daß für die Stellungnahme der organisierten Arbeitnehmerschaft der Umfang maßgebend sein wird, in dem die Gemeinschaft an diesem Nutzen durch Verbesserung der Entlohnung, längere Freizeit sowie niedrigere Verbraucherpreise Anteil nehmen wird.

#### **Entschließung über Übergang zum Diesel- und elektrischen Antrieb**

Der Kongreß anerkennt die Tatsache, daß der Übergang zu anderen Antriebsmethoden bei den Eisenbahnen in überaus rasch steigendem Tempo vor sich geht. An Stelle der Dampflokomotive tritt in vielen Ländern Diesel- oder elektrischer Antrieb und aus diesem Übergang ergeben sich Probleme für die Gewerkschaften der Eisenbahner. Ein besonderes Problem steht im Zusammenhang mit der Bemannung der neuen Lokomotivtypen.

Der Kongreß stellt ferner fest, daß die zur Anwendung gelangenden Methoden von einem Land zum anderen Unterschiede aufweisen und die

in einem Land übliche Praxis von den Arbeitgebern in einem anderen Land zum Nachteil des Personals angewandt werden kann. Um die Zukunft des Lokpersonals zu schützen und seine Ausbeutung und die Einführung unerträglicher Arbeitsbedingungen zu verhindern, erklären wir, daß grundsätzlich zwei Mann im Führerstand dieser neuen kostspieligen und mächtigen Maschinen zu beschäftigen sind.

Der Kongreß beschließt daher, diese Angelegenheit der Eisenbahnersektion zur dringenden Behandlung zu überweisen im Hinblick auf den Entwurf einer Erklärung über die zu befolgende Politik als Leitfaden für die der ITF angeschlossenen Mitgliederverbände der Eisenbahner in allen Ländern.

**G. Devaux** (Berichterstatter): Ich glaube, daß sich weitere Kommentare zu dem Euch vorgelegten Bericht erübrigen. Zur Klarstellung möchte ich jedoch auf den Umstand verweisen, daß die Ablehnung der Nominierung des italienischen Kandidaten durch unsere Sektion lediglich als unverbindliche Äußerung unserer Meinung betrachtet werden sollte. Unseres Erachtens ist der Kongreß für die endgültige Beschlussfassung hierüber zuständig.

Im letzten Absatz wird ein Antrag des Kollegen Moser erwähnt, daß die Eisenbahnersektion offiziell ihre Anerkennung der vom Kollegen Tofahrn geleisteten Arbeit zum Ausdruck bringen möge. Die Eisenbahnersektion hat jedoch — meines Erachtens klugerweise — den Beschluß gefaßt, diese Anerkennung nicht nur in ihrem eigenen Namen auszusprechen, sondern der Anregung des Generalsekretärs Folge zu leisten, daß der Kongreß als solcher Kollegen Tofahrn seine Anerkennung für die von ihm geleistete Arbeit aussprechen möge.

Im Namen der Eisenbahnersektion lege ich Euch daher den Bericht zu Eurer Billigung vor und danke Euch für Eure Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender Jahn:** Wird das Wort gewünscht? — Keine Wortmeldungen. Dann bitte ich jene Delegierten, die dem Bericht zuzustimmen wünschen, um das Handzeichen. — Danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Auch dieser Bericht ist einstimmig akzeptiert.

Kollegen, wir haben noch die Berichte über die Binnenschifffahrt und die zivile Luftfahrt zu erwarten. Die Berichte sind uns in etwa einer halben Stunde zugesagt. Ich schlage daher dem Kongreß vor, sich bis 11.30 Uhr zu vertagen und dann die Berichte entgegenzunehmen.

Dann noch eine Bekanntmachung: Um 12 Uhr soll eine fotografische Aufnahme der Kongreßteilnehmer erfolgen. Ich bitte also die Kollegen, sich dazu bereit zu halten.

Ich vertage den Kongreß um eine halbe Stunde bis 11.30 Uhr.

(Die Verhandlungen werden um 11 Uhr unterbrochen und um 11.45 Uhr wieder aufgenommen.)

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Ich bitte Platz zu nehmen. Der Kongreß wird fortgesetzt.

Zum Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschiffer hat das Wort Kollege Hildebrand.

## **Bericht über die Konferenz der Sektion der Binnenschiffer**

Freitag, den 20. Juli 1956 fand die Konferenz der Sektion der Binnenschiffer statt. Anwesend waren die Kollegen L. Brosch, A. Peham, R. Gryc (Österreich), L. Eggers (Belgien), W. Moreno (Chile), H. Hildebrand, H. Möllers, W. Kühne, K. Kühne (Deutschland), F. Cousins, J. Cree, V. Halley, E. Fryer, C. Mortimer (Großbritannien), R. Laan, J. Scheffers, P. Seton (Niederlande).

Herr D. Blanchard vom Internationalen Arbeitsamt wohnte der Konferenz als Beobachter bei. Das Sekretariat der ITF vertraten O. Becu (Generalsekretär) und C. Godfrey (Fachabteilungsleiter).

Es wurde beschlossen, dem früheren Vorsitzenden der Sektion, Kollegen T. Smeding, auf telegraphischem Wege eine möglichst baldige Gesundung zu wünschen.

Kollege H. Hildebrand (Deutschland) wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion und Berichterstatter an den Kongreß gewählt. Die Konferenz beschloß, auf die Ernennung eines zweiten Vorsitzenden der Sektion zu verzichten.

### **Tätigkeitsbericht**

Den wichtigsten Gegenstand der Diskussion bildete die Frage der Arbeitszeit und der Ruheperioden des in der Rheinschiffahrt beschäftigten Personals, und obwohl einige Delegierte die Inangriffnahme einer Lösung dieses Problems auf internationaler Ebene beantragten, setzte sich schließlich die Auffassung durch, daß die nationalen Gewerkschaften zunächst versuchen sollten, ihren Mitgliedern möglichst günstige Bedingungen der Entlohnung zuzusichern und in einem späteren Stadium Verhandlungen mit den Reedern in weiterem Rahmen einzuleiten, um möglichst viele Rheinuferstaaten in den Bereich der Diskussion einzubeziehen.

Die österreichische Delegation brachte die Frage der Donauschiffahrt zur Sprache und beantragte eine möglichst baldige Behandlung der sich daraus ergebenden Probleme im Rahmen der ITF.

### **Konvention der IAO über Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt**

Die Konferenz nahm die Tatsache zur Kenntnis, daß Deutschland, Belgien und Frankreich dieses Übereinkommen noch nicht ratifiziert hatten. Mit der Ratifizierung durch Belgien wird jedoch in der nächsten Zeit gerechnet und Deutschland wird die Ratifizierung gegen Ende des laufenden Jahres vornehmen. Die Vertreter der Mitgliedsorganisationen brachten übereinstimmend ihre Bereitwilligkeit zum Ausdruck, auf nationaler Ebene alle geeigneten Schritte zu unternehmen, um eine möglichst baldige Ratifizierung herbeizuführen.

### **Französische Rheinschiffahrtsgesellschaft**

Die Konferenz bedauerte, daß sich diese Reederei geweigert hatte, eine Delegation der ITF zu empfangen, beschloß jedoch, daß sich das Sekretariat mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln weiterhin bemühen sollte, einen Druck auszuüben, um diese Reederei zur Anerkennung der Force Ouvrière Gewerkschaft in Straßburg zu veranlassen.

### **Vertretung der Gewerkschaften in der Rheinzentralkommission**

Die Konferenz betonte die Notwendigkeit einer Vertretung der Gewerkschaften in diesem Gremium, in dem bisher nur die Regierungen und Arbeitgeber vertreten sind. Die Kommission beschäftigt sich zwar in erster Linie mit technischen Fragen, die jedoch bedeutende Rückwirkungen auf sozialem und wirtschaftspolitischem Gebiete zeitigen. Die Mitgliedsverbände erklärten sich bereit, alle erforderlichen Schritte im Hinblick auf die Einbeziehung von Vertretern der Gewerkschaften in die nationalen Delegationen zu unternehmen.

### **Das Problem des Schleppens durch Motorfrachter**

Der Bericht des Sekretariats wurde genehmigt.

### **Wahl der Mitglieder der Sektionskonferenz**

Gewählt wurden die folgenden Kollegen: Österreich: A. Peham (Ersatzmann R. Gryc); Belgien: L. Eggers; Frankreich: (unbesetzt); Großbritannien: (unbesetzt); Deutschland: H. Hildebrand; Niederlande: T. Smeding (Ersatzmann R. Laan); Pakistan (unbesetzt); Skandinavische Gruppe (unbesetzt); Schweiz (unbesetzt).

### **Verschiedenes**

Es wurde beschlossen, das Sekretariat zu beauftragen, eine Untersuchung der Frage der Berufskrankheiten der Binnenschiffer durchzuführen.

Weiter wurde beschlossen, in der nahen Zukunft eine Regionalkonferenz der Vertreter der Gewerkschaften der Binnenschiffer der Länder der Montan-Union einzuberufen, um über die Fragen der Differenzen bei der Frachtenberechnung und Angleichung der Frachten zu diskutieren, da diese für die sozialen Bedingungen von größter Wichtigkeit sind.

H. Hildebrand, Berichterstatter

**Berichterstatter Hildebrand** (Deutschland): Herr Vorsitzender! Werte Kollegen! Bevor ich den Bericht über die Konferenz der Binnenschiffahrtssektion gebe, habe ich das Bedürfnis, vor der Konferenz unserem lieben Freund Smeding für die jahrelange Arbeit zu danken, die er in unserer Sektion geleistet hat.

Der Bericht liegt Ihnen vor, und die Sektion der Binnenschiffer bittet den Kongreß, diesem Bericht seine Zustimmung zu geben.

Einen Wunsch haben wir noch: Wir von den Rheinuferstaaten hoffen, daß wir im nächsten Bericht über die Frage der Reformen der Fahrzeit für den Stromlauf Rhein einen positiven Bericht vor dieser Konferenz erstatten können.

Ich bitte die Konferenz, diesem Bericht ihre Zustimmung zu geben.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Hildebrand, Wer seinem Vorschlag, dem Bericht zuzustimmen, Folge leisten will, den bitte ich um das Handzeichen. — Danke. Die Gegenprobe. — Stimmenenthaltung? — Auch dieser Bericht ist einstimmig angenommen.

Kollegen! Der Bericht über die Zivilluftfahrt läßt noch einige Zeit auf sich warten. Ich schlage deshalb vor, daß wir ihn morgen früh zuerst behandeln.

Ich mache noch darauf aufmerksam, daß alle Nominationen zum Exekutivkomitee bis spätestens 17 Uhr im Büro des Präsidenten und Generalsekretärs abgegeben werden sollen.

Ferner bitte ich die Mitglieder des Kongresses, mit ihren Damen, soweit sie anwesend sind, zum Fotografieren nach dem Hauptausgang zu kommen, wo die Ordner die Kollegen zum Platz führen werden, wo der Fotograf auf uns wartet.

Morgen früh werden wir die Verhandlungen Punkt 9 Uhr fortsetzen. Ich bin der Auffassung, wir sollten lieber heute nachmittag frei geben, da wir heute abend um 19 Uhr von den österreichischen Gewerkschaften im Rathauskeller zu einem Bankett eingeladen sind. Wir beginnen also morgen früh um 9 Uhr. Ich bitte vollzählig anwesend zu sein, da wir eine Televisionaufnahme des Kongresses zu erwarten haben. Als erster wird zum Punkt 12 Kamerad de Vriés über die Anträge und Entschlüsse sprechen.

Also noch einmal: Die Vorschläge für das Exekutivkomitee bis spätestens 17 Uhr im Zimmer des Präsidenten und Generalsekretärs abgeben. Im Anschluß an diese Sitzung sollen alle Delegierten, Beobachter und Damen sich zu einer fotografischen Aufnahme nach dem Hauptausgang begeben.

Heute abend findet um 19 Uhr das Bankett im Rathauskeller statt. Ich vertage den Kongreß bis morgen 9 Uhr.

*Unterbrechung der Verhandlungen: 11.55 Uhr*

*Donnerstag, 26. Juli 1956*

#### VORMITTAGSSITZUNG

**Abschließender Bericht des Mandatsprüfungsausschusses. — Intensivierung und Ausweitung der Tätigkeit zur Förderung freier Gewerkschaften in allen Ländern (Schluß). — Resolutionen und Anträge. — Wahlen. — Sitz der ITF. — Termin und Ort des nächsten Kongresses.**

*Wiederaufnahme der Verhandlungen: 9.10 Uhr*

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Der Kongreß ist wieder eröffnet.

Bevor ich dem Generalsekretär das Wort zu einer Bekanntmachung erteile, möchte ich dem Wunsch Ausdruck verleihen, daß alle Delegierten und Gastdelegierten den gestrigen Abend gut überdauert haben und nun mit frischer Kraft an den Schlußakkord unseres Kongresses gehen können.

Bevor ich also des weiteren vorzitieren, bitte ich den Kollegen Omer Becu zu einer Bekanntmachung das Wort zu nehmen. Ihm folgt Freund Dekeyzer. Omer Becu hat das Wort.

**Der Generalsekretär** verliest ein Begrüßungstelegramm der tunesischen Eisenbahnerföderation.

**Der Vorsitzende:** Im Namen des Kongresses danke ich den tunesischen Kollegen für ihr Telegramm.

Nun hat das Wort Kollege Dekeyzer.

## **Abschließender Bericht des Mandatsprüfungsausschusses**

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich gestatte mir hiermit, Euch den abschließenden Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vorzulegen. Den nunmehr vorliegenden Ziffern zufolge sind auf diesem Kongreß 85 Gewerkschaften aus 32 Ländern mit 209 Delegierten und 46 Beratern vertreten. Sie vertreten die Interessen von insgesamt rund 4 000 000 Mitgliedern. Außerdem möchte ich auf den Umstand verweisen, daß selbstverständlich eine ganze Reihe von Gästen und Gastdelegierten anwesend ist, und der Mandatsprüfungsausschuß möchte ferner erwähnen, daß zusätzlich Gäste und Gastdelegierte aus Österreich allein anwesend sind. Ich bitte den Kongreß, diesen Abschlußbericht des Mandatsprüfungsausschusses gutzuheißen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke dem Kollegen Dekeyzer für seine Mitteilungen über die endgültige Zusammensetzung des Kongresses.

Und nun wünscht die Jugendabteilung des österreichischen Eisenbahnerverbandes der ITF noch ein Geschenk zu überreichen. Ich bitte den Kameraden Freund, das Wort zu nehmen.

**Freund:** Anlässlich des 60jährigen Bestehens der ITF und in Anbetracht dessen, daß der Kongreß in Wien stattfindet, haben die beiden der ITF angeschlossenen Verbände der Eisenbahner und Transportarbeiter beschlossen, zur Erinnerung an diesen Kongreß der ITF ein kleines Andenken mit auf den Weg zu geben, es sind dies zwei Lok-Modelle. Gleichzeitig haben wir in unseren Verbänden den Beschluß gefaßt, anlässlich des 60jährigen Bestehens des ITF dem Edo-Fimmen-Fonds einen Betrag von 15 000 sh zu übermitteln. Ich bitte den Generalsekretär und den Präsidenten, die beiden Geschenke als eine kleine Aufmerksamkeit der ITF gegenüber zu betrachten. *(Beifall.)*

**Vorsitzender Jahn:** Wir danken den österreichischen Freunden für ihr Geschenk und für ihre Gabe für den Edo-Fimmen-Fonds. Zur Nachahmung empfohlen! *(Heiterkeit.)*

Wir fahren in unserer Tagesordnung fort. Ich bitte den Kollegen Faupl das Wort zu nehmen.

Ich bitte um Entschuldigung. Ich möchte das Wort dem Kollegen Lapeyre für den Bericht über die zivile Luftfahrt erteilen.

### **Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt**

Am 21. und 22. Juli 1956 fand die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt statt, auf der die folgenden Organisationen vertreten waren.

<b>Land</b>	<b>Organisation</b>	<b>Vertreter</b>
Belgien	Verband des Personals öffentlicher Dienste	<i>A. Poncelet</i>
Kolumbien	Verband des Personals der Zivilluftfahrt	<i>R. Martinez V. Conde</i>
Frankreich	Verband öffentliche Arbeiten und Transport	<i>R. Lapeyre</i>

Deutschland	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	<i>J. Steldinger</i> <i>A. Steenbeck</i>
Großbritannien	Verband der Offiziere der Handels- marine und Zivilluftfahrt	<i>Lord Winster</i> <i>D. Tennant</i> <i>H. Wilson</i>
	Funkerverband	<i>H. O'Neill</i> <i>D. Lamb</i>
	Transportarbeiterverband	<i>F. Cousins</i> <i>F. Howell</i> <i>C. Prescott</i>
Niederlande	Verband des Personals der Zivil- luftfahrt	<i>J. de Graaff</i> <i>S. Post</i>
Philippinen	Transportarbeiter-Föderation	<i>J. Poticar</i>
Schweden	Angestelltenverband	<i>R. Lindfors</i> <i>H. Lindholm</i>
	Transportarbeiterverband	<i>R. Melander</i> <i>G. Carlsson</i>
Schweiz	Verband des Personals öffentlicher Dienste <sup>1</sup>	<i>H. Pfeiffer</i> <i>V. Schiwoff</i>
U.S.A.	Transportarbeiterverband	<i>J. Horst</i>
	Vereinigung der Bord-Ingenieure	<i>W. Kent</i>
	Vereinigung der Verkehrs-Piloten	<i>R. Clausen</i>
	Technikerverband (IAM)	<i>R. Faupl</i>

Die Internationale Arbeits-Organisation (IAO) war durch einen Beobachter Mr. D. Blanchard vertreten, und die Internationale Föderation der Vereinigung der Verkehrs-Piloten (IFALPA) durch Mr. D. Follows.

Als Vertreter des Sekretariats der ITF waren der Generalsekretär O. Becu und der Sekretär der Sektion C. Godfrey erschienen.

Die Konferenz faßte folgende Beschlüsse:

**Wahl des Vorsitzenden der Sektion:** Kollege R. Lapeyre vom französischen Verb. öffentlichen Arbeiten und Transport wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion wiedergewählt.

#### **Wahl des zweiten Vorsitzenden der Sektion**

Zum zweiten Vorsitzenden wurde Kollege F. Verpoorten wiedergewählt. Zum Berichterstatter wurde Kollege R. Lapeyre gewählt.

#### **Tätigkeitsbericht 1954/55**

Es fand eine Diskussion über die folgenden Gegenstände statt:

#### **Konferenz des fliegenden Personals 18. bis 19. Juli 1955 in Stuttgart**

Die schwedische Delegation berichtete, daß diese Angelegenheit infolge der weiten Verbreitung der Resolution der ITF über ausreichende Sitzgelegenheiten für das Kabinenpersonal der SAS einer zufriedenstellenden Regelung zugeführt werden konnte.

### **Beziehungen zur IAO**

Obwohl anerkannt wurde, daß insoweit Fortschritte erzielt worden waren, als sich die IAO nunmehr für Probleme der Zivilluftfahrt interessierte, wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß die Behandlung von Fragen der Zivilluftfahrt nicht auch weiterhin auf einer ad hoc-Basis erfolgen würde und daß die paritätische Konferenz der IAO für Zivilluftfahrt im November-Dezember 1956 in Genf zur Einrichtung einer auf ständiger Grundlage beruhenden Maschinerie führen würde.

Eine diesbezügliche Resolution soll der Genfer Tagung der IAO unterbreitet werden.

### **Beziehungen zur ICAO**

Die Konferenz vertrat die Auffassung, daß das System, in dessen Rahmen die ITF zu Tagungen von ICAO lediglich nach Ermessen der letztgenannten Organisation eingeladen wird, zu wünschen übrig läßt.

Die Mitgliederverbände erklärten sich bereit, auf nationaler Ebene einen Druck auszuüben um zu gewährleisten, daß Vertreter der Gewerkschaftsbewegung in die Delegationen der Regierungen einbezogen werden. Nötigenfalls würde die ITF mit Hilfe des IBFG versuchen, eine ausreichende Vertretung der Gewerkschaften durchzusetzen.

### **Beziehungen zur IFALPA**

Die Beziehungen zur IFALPA bildeten den Gegenstand einer sehr ausführlichen Diskussion, unter besonderer Berücksichtigung der gemeinsamen Erklärung der ITF-IFALPA über die Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen, die 1955 von beiden Internationalen angenommen worden war. Insbesondere die britischen und amerikanischen Delegierten, die die Interessen von Nichtpilotenpersonal vertraten, äußerten ihre Befürchtungen über die Mißachtung der Bestimmungen dieser Erklärung durch gewisse Organisationen von Piloten, die bereit wären, zusätzliche Aufgaben während des Fluges zu übernehmen und über die Tatsache, daß in Großbritannien eine Neuregelung der Gehälter der Piloten erfolgt war, in deren Rahmen Piloten, die zusätzliche Spezialistenarbeit übernahmen, hierfür eine Sondervergütung erhielten.

Es wurde nachdrücklich darauf hingewiesen, daß eine derartige Entwicklung eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit und der optimalen Leistungsfähigkeit des Personals mit sich bringt und einen höheren Verschleiß der Arbeitskraft des fliegenden Personals.

Die schnelleren Flugzeuge fortgeschrittenerer Bauweise bedingten die Verwendung von Personal mit beruflicher Sonderbefähigung. Außerdem wäre die Übernahme zusätzlicher Aufgaben und der sich daraus ergebende Abbau von fliegendem Personal vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkt aus nicht vertretbar.

Aus Statistiken über Beitragsfaktoren zur Betriebssicherheit ging hervor, daß bis zu 50 Prozent aller Unglücksfälle auf das Versagen des menschlichen Organismus zurückzuführen waren und die Übernahme der Aufgaben des Navigators und Bordingenieurs durch den Piloten könnte katastrophale Auswirkungen zeitigen.

Von seiten der Piloten wurde das Argument ins Treffen geführt, daß sie sich dem technischen Fortschritt nicht entgegenstellen könnten und daß



die Piloten nur dann zusätzliche Aufgaben übernehmen würden, wenn daraus keine übermäßige Belastung entsteht und die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt würde.

Diesem Standpunkt konnten sich die Vertreter des übrigen fliegenden Personals nicht anschließen und die allgemeine Auffassung der Konferenz wurde in einer Resolution festgehalten, die wir im Anhang zum vorliegenden Bericht wiedergeben.

Diese Resolution wurde mit 26 Stimmen gegen 1 Stimme gebilligt.

#### **Dienstleistungen an Mitgliederverbände — bei der IAM organisiertes Instandhaltungspersonal der Flying Tiger Airlines, Incorporated**

Der Delegierte der International Association of Machinists, USA, brachte den aufrichtigen Dank seiner Organisation für die internationale Solidarität zum Ausdruck, die durch den der IAM gewährten Beistand im Konflikt mit den Flying Tiger Airlines, Incorporated bewiesen worden war. Daraufhin wurde der Tätigkeitsbericht gebilligt.

### **Anträge angeschlossener Organisationen**

#### **1. Begrenzung der Flug- und Flugdienstzeit**

Es wurde beschlossen, die Diskussion über diesen Antrag bis zur Zivilluftfahrtkonferenz der ITF im November 1956 in Genf zu verschieben, auf der die gesamte Frage der Arbeitszeit des fliegenden Personals einer Prüfung unterzogen werden wird.

#### **2. Informationsdienst**

Dieser Antrag war bereits im Resolutionsausschuß im Hinblick auf die Bestimmungen von Artikel XVI der Satzungen der ITF über „Beistand bei größeren Konflikten“ zurückgezogen worden.

Die Konferenz betonte jedoch die Notwendigkeit, dem Sekretariat alle wichtigen Einzelheiten von Streikaktionen mitzuteilen, sowie Ansuchen um etwaigen Beistand zu übermitteln, damit diese Informationen an alle in Frage kommenden Mitgliedsverbände weitergeleitet werden können.

#### **3. Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

Diese Resolution ist in der abgeänderten Fassung im Anhang zum vorliegenden Bericht enthalten.

#### **4. Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen**

Im Hinblick auf die Diskussion über die Beziehungen zur IFALPA im Rahmen des Tätigkeitsberichtes wurde beschlossen, diese Resolution rückgängig zu machen und durch die im Anhang zum vorliegenden Bericht enthaltene Resolution über diesen Gegenstand zu ersetzen.

#### **Paritätische Zivilluftfahrtkonferenz der IAO**

Es wurde beschlossen, vom 22. bis 24. November 1956 in Genf eine vorbereitende Zivilluftfahrtkonferenz der ITF abzuhalten, um über die im Zusammenhang mit der Tagesordnung der Konferenz der IAO einzuschlagende Politik zu beraten und die anlässlich der unter den Auspizien der IAO am 26. November 1956 ebenfalls in Genf beginnenden Konferenz zu befolgende Taktik festzulegen.

Die Konferenz billigte die Ersetzung des Kollegen Piccardt von der nunmehr aufgelösten Föderation des Bordpersonals der KLM durch Kollegen de Graaff von dem der ITF angeschlossenen niederländischen Verband des Personals der Zivilluftfahrt, der das Personal der niederländischen Zivilluftfahrt auf der Konferenz der IAO vertreten wird.

#### **Befähigungsnachweis für technisches Personal des Bodeninstandhaltungsdienstes (Monteure)**

Der Bericht des Sekretariates wurde angenommen.

Die einschlägige Resolution, die einstimmig gebilligt wurde, ist im Anhang zum vorliegenden Bericht enthalten.

#### **Verschiedenes**

Der niederländische Delegierte berichtete über die Schwierigkeiten, auf die man auf zwischenstaatlicher Ebene bei den Verhandlungen zwischen den niederländischen und amerikanischen Behörden über ein neues bilaterales Luftverkehrsabkommen gestoßen war, da der KLM Landrechte in Los Angeles und Boston, USA, eingeräumt wurden.

Die Konferenz vertrat die Ansicht, daß die Verzögerung bei der Gewährung derartiger Rechte, deren sich andere europäische Luftverkehrslinien erfreuten, nicht im Interesse der Freiheit des internationalen Luftverkehrs liegt, und die amerikanische Delegation wurde gebeten, ihren Einfluß bei der Regierung der USA geltend zu machen, um zu versuchen, sie zur Gewährung dieser Rechte zu bewegen.

Berichterstatter  
*A. Lapeyre*

#### **Resolutionen, die dem Kongreß von der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt vorgelegt worden waren:**

##### **Resolution über die Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen**

Der 24. Kongreß der Internationalen Föderation der Transportarbeiter vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien

**hat** die hinsichtlich der Zusammensetzung von Flugzeugbesatzungen in einer Reihe von Ländern angewandten Methoden geprüft und mit großer Besorgnis die ständig größeren Umfang annehmende Tendenz festgestellt, Mitglieder der technischen Besatzung von Verkehrsflugzeugen in doppelter Eigenschaft zu verwenden, woraus sich eine übermäßige Arbeitslast ergibt, die zur Ermüdung der Besatzung und Überanstrengung führt, durch die die Flugsicherheit beeinträchtigt wird,

**bringt** sein tiefstes Bedauern über eine derartige Entwicklung zum Ausdruck, die im Widerspruch zu den Sicherheitsnormen und die für einen optimalen Einsatz ausschlaggebenden betriebswirtschaftlichen Erwägungen steht,

**vertritt** nachdrücklich die Überzeugung, daß die Sicherheit der Fluggäste und die im Interesse eines optimalen Einsatzes liegende bestmögliche Verwertung der beruflichen Befähigung des technischen fliegenden Personals in den Flugzeugtypen, die sich zur Zeit im Einsatz befinden, und in den schnelleren Flugzeugtypen moderner Bauweise, deren Einsatz für die nahe Zukunft vorgesehen ist, sowie der hochkonzentrierte Luftver-

kehr, die Verwendung von technischem fliegendem Personal mit beruflicher Sonderbefähigung erforderlich machen, nämlich Piloten, Navigatoren, Funker und Bordingenieure und das in sekundärem Zusammenhang ebenfalls zu berücksichtigende Kabinenpersonal, die alle ausschließlich in Ausübung ihrer besonderen beruflichen Befähigung zu beschäftigen sind,

**betont** die imperative Notwendigkeit von Entwürfen von Flugzeugtypen, die individuelle, mit allen erforderlichen Einrichtungen versehene Arbeitsplätze im Führerstand vorsehen, durch die die bestmögliche Ausübung dieser Funktionen des vorerwähnten Personals im Interesse der Flugsicherheit und optimalen Leistung gewährleistet ist,

**appelliert** an die angeschlossenen Organisationen, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln darauf zu achten, daß diesen Erfordernissen bereits im Blaupausestadium des Konstruktionsprozesses Rechnung getragen wird.

**Legt** den Mitgliedsverbänden ferner dringend nahe, ihren Mitgliedern und insbesondere den Piloten die Gefahr vor Augen zu führen, die einer Beschäftigung in doppelter Eigenschaft innewohnt und sie zu veranlassen, alle Versuche der Luftverkehrslinien abzuweisen, sie durch finanzielle Verlockungen, Erwägungen berufsethischer Natur oder aus Prestigegründen zur Übernahme zusätzlicher Aufgaben zu verleiten,

**bekräftigt** offiziell die Entschlossenheit der ITF, darauf zu achten, daß ein wirtschaftlicher Aufschwung der Luftverkehrslinien nur unter gleichzeitiger genauer Einhaltung der für die Sicherheit maßgebenden Normen erfolgt,

**sagt** den Mitgliedorganisationen seine rückhaltlose Unterstützung zu, indem allen verantwortlichen Kreisen der zivilen Luftfahrt und der internationalen öffentlichen Meinung diese Stellungnahme zur Kenntnis gebracht wird und sagt ferner den Mitgliedsverbänden seine uneingeschränkte Unterstützung zu, falls sie es für notwendig erachten, Flugzeugtypen zu boykottieren, deren Einsatz nicht im Einklang mit den vorstehend angeführten Erfordernissen erfolgt und etwaige zwecks Erreichung dieser Ziele notwendige Aktionen auf nationaler beziehungsweise internationaler Ebene durchzuführen.

#### **Resolution über einen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

In Anbetracht der Tatsache, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation nach wie vor die alles überragende Bedeutung der Sicherheit in der Luft und am Boden anerkennt, im Interesse der Förderung der Zivilluftfahrt und im Interesse des reisenden Publikums und der Besatzungen,

**beschließt** der Kongreß, daß die ITF ihren festen Willen bekräftigt, sich jedem Versuch der Luftverkehrsgesellschaften, den Standard der Sicherheit aus wirtschaftlichen oder konkurrenzmäßigen Überlegungen zu senken, zu widersetzen

**und beschließt** ferner, daß die ITF den folgenden vereinheitlichten internationalen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit für das fliegende und Bodenpersonal aller Luftverkehrsgesellschaften billigt, dessen Mitglieder der ITF angeschlossenen Organisationen angehören:

### **Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte Bodenpersonal darf nicht gegen besseres Wissen den Abflug eines Flugzeuges zulassen, das sich in einem die Sicherheit gefährdenden oder fluguntauglichen Zustand befindet und hat den betreffenden Defekt dem technischen fliegenden Personal des betreffenden Flugzeugs bekanntzugeben. In allen Fällen, in denen bei einem derartigen betriebsunsicheren oder fluguntauglichen Zustand des Flugzeugs nicht vor dem Start vollkommene Abhilfe geschaffen wurde, hat das Bodenpersonal seiner Organisation und den zuständigen Behörden einen vollständigen Bericht zu übermitteln.

Das bei einer Luftverkehrslinie beschäftigte fliegende Personal darf nicht gegen besseres Wissen ein Flugzeug starten, das betriebsunsicher oder nicht flugtauglich ist und hat auf den hierfür vorgesehenen Formularen einen ausführlichen Bericht über jedes betriebsunsichere oder nicht flugtaugliche Gerät oder Bestandteil des Flugzeugs oder die Flugtauglichkeit oder Flugsicherheit beeinflussende Ereignis während des Flugs Bericht zu erstatten. In allen Fällen, in denen nicht vollkommene Abhilfe geschaffen und der weitere Einsatz des Flugzeugs in betriebsunsicherem oder fluguntauglichem Zustand zugelassen wurde, hat das fliegende Personal seiner Organisation und den zuständigen Behörden ausführlichen Bericht zu erstatten.

Keine der im Kodex der Ethik der Betriebssicherheit enthaltenen Bestimmungen darf auf die Erteilung von Lizenzen irgendeinen wie immer gearteten Einfluß ausüben.

Ferner wird beschlossen, die Aufmerksamkeit aller in Frage kommenden nationalen und internationalen Gremien sowie der zuständigen Regierungsstellen auf die vorstehende Resolution zu lenken, damit den Erfordernissen der Betriebssicherheit entsprechende einheitliche Normen eingeführt und gewahrt werden und allen Mitgliedsverbänden zu empfehlen, auf jede ihnen notwendig erscheinende Weise vorzugehen, um die in der vorliegenden Resolution angeführten Ziele und Zwecke in vollem Umfange zu erreichen.

#### **Resolution über Befähigungsnachweise (Lizenzen) des technischen Personals des Bodenstandhaltungsdienstes (Monteure)**

Der 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, versammelt vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien,

vertritt die Ansicht, daß einer der wichtigsten Beitragsfaktoren des hohen Niveaus der Betriebssicherheit der Zivilluftfahrt die berufliche Befähigung und Tüchtigkeit des mit Befähigungsnachweis ausgestatteten Instandhaltungspersonals ist;

**ist überzeugt**, daß die gegenwärtig verwendeten Flugzeugtypen und insbesondere die schnelleren und technisch komplizierteren Typen, die in der nahen Zukunft zum Einsatz gelangen werden, im Interesse der Flugsicherheit und des verlässlichen Einsatzes einwandfrei nur von Personal bedient werden können, das entsprechend geschult und für diese Aufgabe qualifiziert ist;

**stellt mit Besorgnis fest**, daß die Internationale Vereinigung für Lufttransport (IATA) vorschlägt, die von ICAO in Anhang 1 (Lizenzen des Personals) und Anhang 6 (Einsatz der Flugzeuge) der Internationalen

Normen festgelegte Regelung dahingehend abzuändern, daß die individuellen Lizenzen der Mechaniker abgeschafft und Luftverkehrslinien die Erlaubnis erhalten würden, im Rahmen eines Systems der „anerkannten Organisationen“ (Unterhaltsgesellschaften) Instandhaltungsarbeiten und Überholungen durchzuführen;

**protestiert nachdrücklich** gegen diesen Vorschlag, dessen Verwirklichung lediglich ein Absinken des Standards der Bedienung und des Faktors der Flugsicherheit zur Folge haben kann und daher eine Schädigung der Interessen der Zivilluftfahrt bedeuten würde;

**fordert ICAO** auf, diesen Vorschlag abzulehnen und weiterhin dafür zu sorgen, daß die Flugsicherheit durch die berufliche Tüchtigkeit, Kenntnisse und Erfahrung spezialisierter Techniker gewährleistet wird und ihre Bestimmungen über die Lizenzen etwas mehr den Erfordernissen der heutigen Zeit anzupassen;

**appelliert** an alle angeschlossenen Organisationen, den Regierungen und Luftverkehrslinien nachdrücklich die imperative Notwendigkeit eines Systems der Wartung und Bedienung durch verantwortungsbewußte Fachkräfte vor Augen zu führen;

**verspricht**, die Bemühungen der Mitgliedsverbände um Verwirklichung dieser Resolution mit allen verfügbaren Mitteln zu unterstützen.

**R. Lapeyre** (Französische Föderation öffentlicher Arbeiten und Verkehr): Herr Vorsitzender, liebe Kollegen! In Anbetracht des Umfangs der Tagesordnung hat die Sektion Zivilluftfahrt zwei Sitzungen veranstaltet. Wie der Generalsekretär bereits erwähnt hat, können wir mit Befriedigung feststellen, daß die der ITF angeschlossenen Organisationen des Personals der Zivilluftfahrt nunmehr über ein Drittel aller Arbeitskräfte der Zivilluftfahrt der Welt vertreten. Daraus geht hervor, daß wir wohl noch ein beträchtliches Arbeitspensum zu bewältigen haben, daß jedoch unsere Vertretungsbefugnisse nicht in Abrede gestellt werden können, und von dieser Tatsache müssen alle internationalen regierungsgebundenen Gremien Kenntnis nehmen. Aus diesem Grunde kann sich die ITF nicht mit der Politik der internationalen Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO) einverstanden erklären, die einfach darin besteht, die ITF zu Rate zu ziehen, sobald Fragen zur Debatte stehen, die eventuell für die Arbeitnehmer von Interesse sein können. Die ITF ist der Ansicht, daß sie auf allen Sitzungen von ICAO vertreten sein müßte, und wird den IBFG ersuchen, ihr bei der Erreichung dieses Zieles behilflich zu sein. Außerdem haben wir uns im Rahmen unserer Sektion sehr ausführlich mit unseren Beziehungen zu der Internationalen Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten beschäftigt. Wie die Kollegen Tennant (Großbritannien) und Horst (USA) bereits erwähnt haben, haben wir uns veranlaßt gesehen, die Erklärung abzugeben, daß die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gewisse Praktiken, zu denen die Beschäftigung von Piloten in mehrfacher Eigenschaft gehörten, nicht dulden könnten. Eine derartige Beschäftigung könnte nicht nur ungünstige Auswirkungen auf andere Mitglieder des technischen Bordpersonals zeitigen, sondern, wie verschiedene Redner bereits erwähnt haben, eine Gefährdung der Flugsicherheit beinhalten. Die nach langen und sorgfältigen Beratungen über diesen Gegenstand angenommene Resolution wird die ITF und selbstverständlich ihre Mitgliederorganisationen in die Lage versetzen, diese Stellungnahme mit entsprechendem Nachdruck zu vertreten.

Auf unserer Sitzung konnten wir auch mit Freude feststellen, daß die internationale Solidarität bei unserem Verkehrsträger eine wichtige Rolle spielt und daß der Arbeitskonflikt bei den Flying Tiger Airlines dank dieser Solidarität auf zufriedenstellende Weise beigelegt werden konnte. Während seines Aufenthalts in den Vereinigten Staaten hat der Berichterstatter Gelegenheit gehabt festzustellen, welche Freude die durch die ITF erzielten Resultate unseren dortigen Mitgliedsorganisationen, insbesondere der Vereinigung des technischen Personals (International Association of Machinists), bereitet haben.

Ihr werdet außerdem feststellen können, daß unsere amerikanischen Kollegen Resolutionen eingebracht haben, die sich auf einen Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt beziehen. In Anbetracht der Bedeutung, die die ITF dem Problem der Befähigungsnachweise beimißt, widersetzen sich ihre Mitgliedsorganisationen gewissen Absichten der Organisation der Arbeitgeber, der IATA.

Abschließend möchte ich erwähnen, daß es dank den Bemühungen der ITF gelungen ist, die Einberufung einer Paritätischen Zivilluftfahrtkonferenz der IAO durchzusetzen. Sie beginnt am 26. November in Genf, und vorher wird sich die Sektion Zivilluftfahrt auf einer vorbereitenden Sitzung vom 22. bis 26. November mit den Punkten der Tagesordnung der Paritätischen Konferenz beschäftigen.

Herr Vorsitzender, ich hoffe, daß der Kongreß den Bericht der Sektion Zivilluftfahrt guthießen wird. Damit wird er seine Anerkennung der geleisteten Arbeit zum Ausdruck bringen und die Mitgliedsorganisationen in die Lage versetzen, ihre gewerkschaftspolitische Tätigkeit auf diesem neuen Sektor der Verkehrswirtschaft in Zusammenarbeit mit der Sektion Zivilluftfahrt der ITF fortzusetzen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Kollegen Lapeyre für den Bericht. Der Bericht liegt auch im Dokument C-18 den Delegierten vor.

Ich bitte um Wortmeldungen. — Kollege Faupl hat das Wort.

**R. Faupl** (International Association of Machinists, USA): Herr Vorsitzender und Kollegen! Ich habe mich zu Wort gemeldet, um die Annahme des soeben im Namen der Sektion Zivilluftfahrt erstatteten Berichtes zu beantragen. Ich würde jedoch meine Aufgabe hier nicht für erledigt betrachten, wenn ich nicht die aufrichtige Anerkennung und den Dank meiner Organisation für die im Zusammenhang mit dem Streik bei den Flying Tiger Airlines erwiesene Solidarität zum Ausdruck brächte.

In diesem Zusammenhang möchte ich insbesondere unseren britischen Kollegen, den Transportarbeitern und dem Personal der Zivilluftfahrt Tribut zollen. Unser Verband ist in Amerika und Kanada eine große Organisation, in der Tat die viertgrößte des amerikanischen Kontinents. Dennoch wäre es uns nicht gelungen, einen zufriedenstellenden Vertrag mit den Flying Tiger Airlines abzuschließen, wenn unsere Kollegen von den Mitgliedsverbänden der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nicht hätten ihren Beistand zuteil werden lassen und den Beweis für ihre Solidarität erbracht hätten. Ganz besonders sind in diesem Zusammenhang unsere britischen Kollegen zu erwähnen und unsere mehr als 900 000 Mitglieder wissen diese internationale Solidarität zu schätzen.

Die Sektion Zivilluftfahrt der ITF ist eine verhältnismäßig neue Sektion. Die internationale Arbeiterbewegung hat sich jedoch mit den Problemen

der Zivilluffahrt nicht erst seit gestern auseinanderzusetzen. Es handelt sich um den gleichen Kampf um die Würde des Menschen, den die Arbeiter in jedem anderen Wirtschaftszweige führen müssen, und insbesondere aus diesem Grunde ist unsere Einigkeit und Solidarität wichtig. Unser Erfolg auf dem Gebiete der Zivilluffahrt wird von der Einigkeit und Solidarität abhängen, die wir in der Zukunft an den Tag legen. Ich darf daher hoffen, daß das unserer Organisation vor Augen geführte Beispiel in Zukunft für uns in der Zivilluffahrt als Richtlinie dienen wird.

Im Namen meiner Organisation möchte ich auch die gestrigen Ausführungen meines Kollegen Harrison unterstreichen. Wir Amerikaner verpflichten uns, der ITF bei ihrer zukünftigen Tätigkeit unseren moralischen und materiellen Beistand zu gewähren. Ich möchte auch der Propaganda der Kommunisten zum Trotz erklären, daß wir in Amerika keinerlei Absicht haben, die Welt zu erobern. Wir wollen nur Schulter an Schulter mit Euch für Frieden, Gerechtigkeit und Fortschritt kämpfen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Kollegen Faupl für seine Ausführungen, die darin gipfelten, daß er uns die Solidarität der amerikanischen Gewerkschaften für immer zugesagt hat.

Ich bitte um weitere Wortmeldungen. — Wird nicht mehr das Wort gewünscht? — Dann kommen wir zur Abstimmung über den Bericht und über die diesem Bericht angefügten Resolutionen.

Wer dem Bericht und den Resolutionen seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. — die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen. — Ich konstatiere, auch dieser Bericht und die Resolutionen sind vom Kongreß einstimmig angenommen. (*Beifall.*)

Wir kommen nunmehr zur Berichterstattung über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Hafearbeiter und Seeleute.

Ich bitte den Berichtersteller, Kollegen Yates, das Wort zu nehmen.

#### **Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafearbeiter und Seeleute**

Die gemeinsame Konferenz der Sektion der Seeleute und Hafearbeiter fand Sonntag nachmittags, 22. Juli, statt. Zum Vorsitzenden wurde Kollege **T. Yates**, britische Seeleute gewählt. Ferner wohnten der Konferenz der Generalsekretär der ITF, Kollege **O. Becu** und der Sonderbeauftragte der Seeleutesektion, Kollege **L. White**, bei.

#### **Transporte von Kriegsmaterial**

Die Resolution über diesen Gegenstand wurde vom Kollegen **N. Walläri**, (finnische Seeleute) beantragt. In dieser Resolution wurde auf das Fehlen von Demokratie und Freiheit in Ägypten und den übrigen arabischen Ländern hingewiesen, die Waffenlieferungen für aggressive Zwecke verurteilt und an die Mitgliedsverbände der ITF der Appell gerichtet, den Umschlag derartiger Transporte zu verweigern.

**M. Tliba** (Tunesien) ersuchte die Konferenz, keine derartige Resolution zu billigen, sie würde die günstigen Aussichten der freien Gewerkschaften beeinträchtigen, die sich nunmehr in den arabischen Ländern eröffneten. Rüstungsfragen wären interne Angelegenheiten souveräner Staaten, und er riet der Konferenz an, Vorsicht walten zu lassen, bevor eine Erklärung über diesen Gegenstand abgegeben würde.

**Z. Barash** (Israel) dankte dem finnischen Seeleuteverband für seine Bemühungen um Wahrung des Friedens im Mittleren Osten. Keinem Lande sei es mehr darum zu tun, den Frieden zu wahren, nicht nur auf seinem eigenen Gebiete sondern auf der ganzen Welt, als der Republik von Israel. Israel wüßte daher den Versuch, eine einseitige Lieferung von Kriegsmaterial zu verhindern, zu schätzen. Er erwähnte die Behandlung von israelischen Seeleuten durch Ägypten bei der Durchfahrt ihrer Schiffe durch den Suezkanal. Trotzdem die friedliche Durchfahrt durch einen internationalen Vertrag garantiert ist, sind israelische Seeleute verhaftet und monatelang gefangengehalten worden. Die ITF hatte ihn ersucht, eine Resolution über die Frage der Durchfahrt durch den Suezkanal zu unterbreiten. Er leiste nunmehr diesem Ansuchen Folge und bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß die tunesischen Kollegen sich dem in dieser Resolution zum Ausdruck gebrachten Standpunkt der freien Gewerkschaftsbewegung anschließen würden.

**J. Christensson** (Skandinavische Transportarbeiter-Föderation) erklärte, daß die skandinavischen Transportarbeiterverbände den Grundsatz begrüßten, der in der Resolution der finnischen Seeleute zum Ausdruck kam. Ihres Erachtens bedeuteten die Transporte von Kriegsmaterial von den kommunistischen Ländern nach dem Mittleren Osten eine Gefährdung des Friedens und sie würden eine Resolution befürworten, in der Maßnahmen gefordert würden, die nicht nur auf eine Wahrung des Friedens in dem erwähnten Gebiete abzielten, sondern in der ganzen Welt. Er beantragte, diese Resolution dem Resolutionsausschuß zu überweisen und ihren Wortlaut so zu ändern, daß sie nicht unrichtig ausgelegt werden könnte.

**R. Dekeyzer** (Belgien) befürwortete ebenfalls den in der Resolution verkörperten Grundsatz, war aber auch der Ansicht, daß ihr Wortlaut einer Änderung bedürfe, um größere Klarheit über die Bedingungen zu schaffen, unter denen die Gewerkschaften der Transportarbeiter Aktionen durchzuführen hätten und festzulegen, auf welche Weise sie erfolgen sollten. Er beantragte die vom Vorredner erwähnte Rücküberweisung der Resolution an den Resolutionsausschuß.

Auf Anfrage von **J. Hawk** (SIU) erklärte der **Generalsekretär**, diese Resolution wäre der gemeinsamen Konferenz vom Exekutivkomitee zwecks Unterbreitung einer Empfehlung überwiesen worden, bevor sie dem Resolutionsausschuß vorgelegt werden würde. Ohne Zweifel befürworteten die ITF und ihre Mitgliedsverbände durchaus die der Resolution zugrundeliegenden Gedankengänge und ihre Zielsetzung, die in der Wahrung des Weltfriedens und der Durchkreuzung der Pläne der Kommunisten bestand, aber er glaubte nicht, daß die Resolution in ihrer jetzigen Fassung verwirklicht werden könnte. Die ITF konnte mit Recht auf ihre bisherigen Bemühungen um Wahrung des Friedens und auf ihre konkreten Maßnahmen gegen jene, die sich mit aggressiven Absichten trügen, stolz sein. Man sollte dem Resolutionsausschuß vorschlagen, daß diese Resolution nicht auf der Vollsitzung des Kongresses behandelt werden sollte. Kollege Barash hatte eine weitere Resolution eingebracht, hatte jedoch zu der von den finnischen Seeleuten eingereichten weder in positivem noch in negativem Sinne Stellung genommen. Die letztgenannte Resolution könnte tatsächlich schwerwiegende politische Auswirkungen zeitigen und der ITF eher schaden als nützen. Er fragte Kollege Wälläri, ob er einer Änderung des Wortlauts der Resolution der finnischen Seeleute zustimmen würde.



**N. Walläri** (Finnland) antwortete, seinem Verbands sei es hauptsächlich darum zu tun gewesen, diese Frage zur Sprache zu bringen und wäre bereit, einem Wortlaut zuzustimmen, der für geeigneter erachtet würde. Er versicherte den tunesischen Kollegen, daß die finnischen Seeleute keineswegs an allen arabischen Ländern Kritik üben wollten, sondern nur an jenen, die im Mittleren Osten aggressive Absichten verfolgten.

**P. de Vries** (Niederlande) erwähnte ebenfalls die Schwierigkeiten, die sich einer genauen Umschreibung der Umstände entgegenstellten, unter denen die Transportarbeiterverbände Maßnahmen ergreifen sollten und er befürwortete die Anregung, den Wortlaut der Resolution zu ändern.

Als Ergebnis einer Abstimmung wurde mit überwiegender Mehrheit beschlossen, im Hinblick auf die vom finnischen Seeleuterverband unterbreitete Resolution keine weiteren Schritte zu unternehmen. Kollege **Z. Barash** legte daraufhin der Konferenz eine abgeänderte Fassung der Resolution vor, deren Überweisung an den Resolutionsausschuß einstimmig beschlossen wurde.

Text der Resolution s. Anhang (No. 1).

### Schattenflaggen

Der Vorsitzende, Kollege **T. Yates**, referierte über die Frage der Panlibhonco-Schiffe und erklärte, es sei Aufgabe der gemeinsamen Konferenz gewesen, über die Resolutionen und Vorschläge zu beraten, mit denen sich die Sektionskonferenzen beschäftigen haben. Er erklärte, es wäre zweckmäßig, im Protokoll festzuhalten, daß im Fair Practices Ausschuß über alle Aspekte der gegenwärtigen und zukünftigen Tätigkeit vollkommene Übereinstimmung geherrscht habe. Daraufhin ersuchte er den Sonderbeauftragten der Seelutesektion, der gemeinsamen Konferenz über die Diskussion auf den Sektionskonferenzen Bericht zu erstatten.

Kollege **L. White** erwähnte die Diskussionen auf den Konferenzen der Hafendarbeiter und Seeleute, die beide zu einer einmütigen Stellungnahme zu den eingebrachten Anträgen und Vorschlägen gelangt waren. Er erläuterte danach das einzuschlagende Verfahren, das die Seeleute und Hafendarbeiter der in Frage kommenden Länder bei ihren Interventionen bei den Dachorganisationen sowie den Erdölunternehmen und den Betrieben der Kohle- und Stahlindustrie befolgen sollten, um auf diese Weise einen Druck auszuüben. Er wies auf die Gefährdung der Volkswirtschaft durch Registrierung von Schiffen unter den Schattenflaggen hin und gab bekannt, daß die Mitgliedsverbände der ITF sobald wie möglich nach Abschluß des Kongresses durch Rundschreiben von dem einzuschlagenden Verfahren in Kenntnis gesetzt werden würden.

Kollege White verlas danach die verschiedenen einschlägigen Resolutionen, die eingereicht worden waren, die jedoch, da ihr endgültiger Wortlaut noch nicht feststand, vorläufig noch nicht an die Delegierten verteilt werden konnten. Diese Resolutionen (No. 2, 3 und 4), die einstimmig gebilligt wurden, sind ebenfalls im Anhang zum vorliegenden Bericht enthalten.

Der Vorsitzende wies darauf hin, daß die gemeinsame Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute diesen Anregungen und Resolutionen einstimmig gebilligt hatte und daher ihrer Solidarität Ausdruck verliehen hatte. Die Tätigkeit der Sondersektion habe zu einer Besserung der Lage geführt und die „substandard“-Verhältnisse, die früher auf Schiffen unter diesen

Flaggen so häufig angetroffen werden konnten, seien jetzt nicht mehr in großem Umfange vorzufinden. Er anerkannte die Bemühungen der skandinavischen, britischen und belgischen Organisationen um Fortschritte auf diesem Gebiete und beantragte eine gemeinsame Politik der drei Länder im Hinblick auf die Schattenflaggen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung war die Wahl des neuen Fair-Practices-Ausschusses. Der Vorsitzende verlas die Namen der Mitglieder des gegenwärtigen Ausschusses und beantragte, vorbehaltlich der Zustimmung der Delegierten, die Wiederwahl des gesamten Ausschusses, um Zeit zu sparen.

Kollege **F. Cousins** nominierte in diesem Zusammenhang Kollege **T. O'Leary** an Stelle des vom aktiven Dienst zurückgetretenen Kollegen **A. Bird** in Vertretung des britischen Transportarbeiterverbandes.

Der Fair-Practices-Ausschuß besteht nunmehr aus den folgenden Mitgliedern:

#### **Seeleute**

*W. Cassiers* (Belgien)  
*I. Haugen* (Norwegen)  
*P. de Vries* (Niederlande)  
*D. S. Tennant* (Großbritannien)  
*H. Hildebrand* (Deutschland)

#### **Hafenarbeiter**

*T. O'Leary* (Großbritannien)  
*R. Dekeyzer* (Belgien)  
*A. Flenström* (Schweden)  
*R. Laan* (Niederlande)  
*A. Nicolaisen* (Deutschland)

*T. Yates* (Vorsitzender und Berichterstatter)

*O. Becu* (Sekretär)

Mit Zustimmung der Konferenz nominierte die griechische Delegation Kollege **Petroulis** als Vertreter der Seeleute und zusätzliches Mitglied des Fair-Practices-Ausschusses.

*T. Yates*  
Berichterstatter

### **Anhang zum Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafenarbeiter und Seeleute**

#### **Resolution über Freiheit der Meere**

Die ITF hat immer ihre stolze Aufgabe darin gesehen, am Kampfe für die Freiheit der Meere und des Welthandels teilzunehmen. Der Kongreß protestiert deshalb auf das entschiedenste gegen die Blockade des Suezkanals durch Ägypten. Diese Blockade ist mit dem internationalen Recht nicht vereinbar und stellt einen direkten Verstoß gegen den vom Sicherheitsrat im Jahre 1951 angenommenen Beschluß dar. Der Kongreß verlangt sofortige Anwendung des internationalen Rechts und strikte Befolgung des vom Sicherheitsrat im Jahre 1951 gefaßten Beschlusses über die freie Durchfahrt durch den Suezkanal. Der Kongreß drückt seine Solidarität mit den mutigen israelischen Seeleuten aus, die versucht hatten, die Blockade zu brechen und denen durch die willkürliche Vorgangsweise der ägyptischen Regierung große Härten verursacht worden sind.

#### **Resolution über die Schattenflaggen — Aufruf an die Regierungen**

Der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nimmt zur Kenntnis, daß die Registrierung

von Schiffen unter der Flagge Panamas, Liberias und ähnlicher Länder unvermindert weitergeht, ohne daß seitens der Regierungen irgendwelche Schritte unternommen werden, um die schädlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Volkswirtschaft der traditionell maritimen Länder und den Standard der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute abzuwehren.

In Anbetracht der Tatsache, daß diese schädlichen Auswirkungen von allen Bevölkerungsschichten der betreffenden Länder immer mehr verspürt werden müssen, richtet der Kongreß das dringende Ersuchen an die Regierungen, gemeinsam Mittel und Wege zu suchen, um dieses Problem zu lösen. Es wäre eine Absprache unter den Regierungen der maritimen Länder zu treffen, wonach diese alles in ihrer Macht Stehende unternehmen würden, um zu verhindern, daß die unter ihrer Flagge registrierten Schiffe verkauft und unter falscher Flagge überführt werden. Die Regierungen sollten nicht nur solchen Registrierungen entgegenwirken, sondern auch jeder Vercharterung von Panlibhonco-Schiffen an die Erdöl-, Stahl-, Kohlen- und anderen Industrien der echten maritimen Länder, die sich auf die Volkswirtschaft dieser Länder als Abnehmer ihrer Produkte stützen, ihr gleichzeitig aber einen großen Teil des Verdienstes vorenthalten, der mit der Beförderung ihrer Produkte auf dem Seewege verbunden ist.

#### **Resolution über die Schattenflaggen — Aufruf an die allgemeine Gewerkschaftsbewegung**

In Anbetracht der Tatsache, daß die unter falschen Flaggen registrierte Handelstonnage heute die eindruckliche Zahl von zehn Millionen BRT erreicht hat und weiterhin rasch zunimmt, und in der Erkenntnis der sich daraus ergebenden schweren Gefährdung aller Teile der Wirtschaft und der Bevölkerung, ersucht der vom 18. bis 26. Juli 1956 in Wien tagende Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Internationalen Bund Freier Gewerkschaften, die Aufmerksamkeit sämtlicher Dachorganisationen auf dieses Problem und dessen schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für alle Gruppen der arbeitenden Bevölkerung zu lenken und den Transportarbeitergewerkschaften bei ihren Bemühungen um eine Lösung des Problems nach besten Kräften beizustehen.

#### **Resolution über Costa Rica**

Der Kongreß nimmt mit großer Genugtuung den Entschluß der Regierung von Costa Rica zur Kenntnis, die Registrierung ausländischer Handelsschiffe in Costa Rica zu suspendieren und gratuliert der Regierung zu diesem beherzten Schritt gegen den Mißbrauch der nationalen Flagge durch jene, denen es lediglich darum geht, sich den normalen Verpflichtungen und der Verantwortung der Gemeinschaft gegenüber zu entziehen.

**T. Yates** (Britischer Seeleuteverband): Herr Vorsitzender und Kollegen. Ich gestatte mir hiermit, Euch den Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektion der Hafentarbeiter und Seeleute am Sonntag, dem 22. Juli, vorzulegen.

Der Bericht beschränkt sich nicht auf die Anerkennung der beiden Sektionen für die in den vergangenen 12 Monaten im Hinblick auf die Schattenflaggen geleistete Arbeit. Ich möchte keineswegs die Zeit des Kongresses ungebührlich in Anspruch nehmen, lege jedoch Wert darauf, im Namen der Seeleute und Hafentarbeiter alle Mitarbeiter im Sekretariat zu der

Art und Weise, auf die dieses Problem behandelt worden ist, zu beglückwünschen. Was die Resolution über die Verschiffung von Kriegsmaterial betrifft, stand ihr der Ausschuß zwar wohlwollend gegenüber, mußte ihre Annahme jedoch angesichts des Mangels an Möglichkeiten einer Verwirklichung ablehnen. Alle übrigen Resolutionen wurden einstimmig gebilligt. Ich darf Euch die Annahme dieses Berichtes anempfehlen.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch Kollegen Yates für seine zusätzlichen Ausführungen.

Ich bitte um weitere Wortmeldungen. — Das ist nicht der Fall.

Dann bitte ich, das Dokument C-20 mit den angefügten Resolutionen zur Hand zu nehmen. Ich komme zur Abstimmung. Wer dem Bericht und den Resolutionen seine Zustimmung geben will, bitte ich um das Handzeichen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Ich konstatiere gleichfalls die einstimmige Annahme, sowohl des Berichtes als auch der Resolutionen.

Wir fahren nunmehr in der Tagesordnung fort und kommen zu **Punkt 12** der Tagesordnung: **Eingereichte Resolutionen und Anträge.**

Das Wort hierzu hat Freund de Vries.

#### **Bericht des Resolutionsausschusses**

Dem am zweiten Kongreßtage gewählten Resolutionsausschuß gehörten folgende Kollegen an: A. Thaler (Österreich), G. Hendrickx (Belgien), N. Wälläri (Finnland), F. Laurent (Frankreich), O. Nicolaisen und W. Kiesel (Deutschland), H. Tanner und H. Joyce (Großbritannien), J. Soares (Indien), I. Nonoyama (Japan), P. de Vries (Niederlande), G. Harrison und J. Horst (Vereinigte Staaten), L. Agonsi (Afrikanische Gruppe), S. Pequeno und W. Moreno (Lateinamerikanische Gruppe), J. Jensen und S. Klinga (Skandinavische Gruppe).

Der Ausschuß trat dreimal zusammen, nämlich am 20., 21. und 24. Juli; auf seiner ersten Sitzung wurde Kollege P. de Vries einstimmig zum Vorsitzenden des Ausschusses und Berichterstatter an den Kongreß gewählt. Auf seinen folgenden Sitzungen beschäftigte sich der Ausschuß mit der Prüfung von Anträgen der Mitgliedsverbände und faßte hierüber die folgenden Beschlüsse:

##### **1. Transporte von Kriegsmaterial**

Diese Resolution wurde der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter vom Exekutivkomitee zwecks Begutachtung überwiesen. Diese gemeinsame Konferenz beschloß einstimmig, dem Resolutionsausschuß zu empfehlen, diesen Antrag nicht weiter zu behandeln.

##### **2. Atomkraft und Automatisierung**

Von der Konferenz der Eisenbahnersektion behandelt.

##### **3. Vertretung kleiner Länder**

Diese Resolution wurde dem Exekutivkomitee überwiesen, da der Resolutionsausschuß die Auffassung vertrat, daß bei den diesem Antrag zugrunde liegenden Gegenständen budgetäre Erwägungen zu berücksichtigen wären und daß sich dieser Antrag nicht für eine Behandlung auf der Vollsitzung des Kongresses eignete. Der Resolutionsausschuß

war der Ansicht, daß man sich darauf verlassen könnte, daß das Exekutivkomitee im richtigen Zeitpunkt und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel die entsprechenden Schritte zur Verwirklichung dieses Vorschlages unternehmen würde.

**4./5. Erhöhung der Mitgliedsbeiträge**

Auf der Vollsitzung des Kongresses behandelt.

**6. Freie Gewerkschaftsbewegung in Afrika**

Annahme empfohlen.

**7. Errichtung eines Regionalbüros der ITF für Westafrika**

Da in Resolution Nr. 6 die Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Afrika gefordert wurde, wurde dieser Antrag von der Organisation, die ihn eingereicht hatte, zurückgezogen.

**8. Unterstützung von Seeleuten und Hafentarbeitern in Grenada**

Diese Resolution wurde dem Exekutivkomitee überwiesen, da bei den Angelegenheiten, auf die sie sich bezog, nach Ansicht des Resolutionsausschusses budgetäre Erwägungen zu berücksichtigen waren und diese Resolution sich nicht für eine Behandlung auf der Vollsitzung des Kongresses eignete. Der Resolutionsausschuß vertrat die Auffassung, daß das Exekutivkomitee die ihm erforderlich erscheinenden Schritte unternehmen würde.

**9. Begrenzung der Flug- und Flugdienstzeit**

Von der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt behandelt.

**10. Informationsdienste der Sektionen der ITF**

Da die in dieser Resolution beantragten Vorkehrungen bereits in Artikel XVI der Satzungen der ITF — Beistand bei größeren Konflikten — vorgesehen sind, wurde dieser Antrag von der Organisation, die ihn eingereicht hatte, zurückgezogen.

**11. Kodex der Ethik der Betriebssicherheit in der Zivilluftfahrt**

**12. Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen**

Von der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt behandelt.

**13. Ausbildung von Hafentarbeitern**

**14. Mechanisierung und Umschlag von Massengütern**

Von der Konferenz der Hafentarbeitersektion behandelt.

**15. Übergang zum Dieselantrieb und Elektrifizierung der Eisenbahnen**

**16. Beschwerden des Verbandes der afrikanischen Eisenbahner von Kenya**

Von der Konferenz der Eisenbahnersektion behandelt.

**17. Geflüchtete Seeleute**

Von der Konferenz der Seeleutesektion behandelt.

Eine Reihe von Resolutionen war erst anlässlich des Kongresses eingereicht worden. Der Resolutionsausschuß möchte an dieser Stelle ausdrücklich darauf aufmerksam machen, daß Resolutionen gemäß Artikel VI, Abs. 13 der Satzungen, mindestens vier Monate vor dem Kongreß im Sekretariat der ITF vorliegen müssen. Die während des Kongresses eingereichten Resolutionen wurden dem Exekutivkomitee zwecks Beurteilung ihrer Dringlichkeit überwiesen.

### **18. Verhaftung von algerischen Gewerkschaftsführern**

In dieser Resolution wurde das Exekutivkomitee aufgefordert, Schritte im Hinblick auf die Freilassung verhafteter algerischer Gewerkschaftsführer zu unternehmen. Das Exekutivkomitee beschloß, daß es sich hier um eine Frage allgemeiner gewerkschaftspolitischer Natur handelte und da sich der IBFG zur Zeit mit der gleichen Angelegenheit beschäftigt, erübrigt sich eine weitere Behandlung durch den Kongreß.

### **19. Dominikanische Republik**

Diese Resolution, in der ein Boykott der dominikanischen Republik zur See und in der Luft gefordert wurde, in Anbetracht der brutalen Unterdrückung der gewerkschaftlichen Freiheit, wurde dem Exekutivkomitee überwiesen, das dem Kongreß empfahl, von einer weiteren Behandlung dieser Resolution Abstand zu nehmen, da der IBFG bereits eine einschlägige Resolution gebilligt hat. In dieser Resolution heißt es, daß er sich mit der ITF, seinen Regionalorganisationen in Lateinamerika und im karibischen Gebiet und anderen in Frage kommenden Organisationen ins Einvernehmen setzen werde, um „die Möglichkeit eines Boykotts der dominikanischen Republik zu erwägen, der vom IBFG in enger Zusammenarbeit mit den vorerwähnten Organisationen durchgeführt werden würde“. Die ITF erwartet die Aufnahme dieser Beratungen und ist bereit, gemeinsam mit dem IBFG vorzugehen.

### **20. Brasilien — Koalitionsfreiheit**

Obwohl dieser Antrag nicht innerhalb der satzungsgemäß festgelegten Frist eingelangt war, beschloß das Exekutivkomitee, ihn anzunehmen, da die antragstellende Organisation, die Föderation der brasilianischen Binnentransportarbeiter, vor Ablauf dieser Frist noch nicht der ITF angehört hatte. Diese Resolution ist im Anhang zum vorliegenden Bericht enthalten. — Annahme empfohlen.

### **21. Unterdrückung der Freiheit in kommunistischen Ländern**

Dieser Antrag wurde von der antragstellenden Organisation zugunsten der Resolution des Exekutivkomitees über die Solidarität mit den Arbeitern von Posen zurückgezogen.

### **22. Blockade des Suezkanals durch Ägypten**

Von der gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute behandelt.

### **23. Industrielle Ausschüsse der IAO**

Von der Konferenz der Hafentarbeitersektion behandelt.  
Die beiden nachstehenden Resolutionen, die im Anhang zum vorliegenden Bericht enthalten sind, waren vom Exekutivkomitee eingereicht worden:

### **24. Solidarität mit den Arbeitern von Posen**

Annahme empfohlen.

### **25. Die 40-Stunden-Woche**

Annahme empfohlen.

*P. de Vries*  
Berichterstatte

## **Resolution über die Koalitionsfreiheit in Brasilien**

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

stellt fest, daß verschiedene Gesetze der brasilianischen Regierung die Koalitionsfreiheit vorsehen und daß insbesondere Artikel 159 der Bundesverfassung den Arbeitern das Recht einräumt, Gewerkschaften zu bilden bzw. ihnen beizutreten;

nimmt mit Besorgnis zur Kenntnis, daß es trotz der Existenz solcher gesetzlichen Bestimmungen den Arbeitnehmern der verstaatlichten Transportunternehmen nicht gestattet ist, einer Gewerkschaft beizutreten; fordert daher die Regierung auf, sofort Schritte zu unternehmen, um das Recht aller Transportarbeiter, einer Gewerkschaft ihrer Wahl beizutreten, zu gewährleisten.

## **Solidaritätsresolution mit den Arbeitern Posens**

Der vom 18. bis 26. Juli in Wien tagende 24. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sendet den Arbeitern von Posen, die am 28. Juni 1956 vor der ganzen Welt ihr Elend und ihre Knechtschaft bekundeten, seine brüderlichen Grüße und versichert sie seiner uneingeschränkten tatkräftigen Solidarität sowie des tiefsten Mitgefühls mit den Opfern des Aufstandes und mit denen, die jetzt im Gefängnis schmachten.

Am 28. Juni 1956 schossen russische Panzer auf die Arbeiter von Posen, so wie sie am 17. Juni 1953 auf die Arbeiter von Ostberlin geschossen hatten. Der Kongreß verurteilt die Grausamkeit eines Regimes, das den Arbeitern keine Wahl offenläßt als die zwischen Elend und Tod.

Der Kongreß sendet seine Grüße im besonderen an die Transportarbeiter von Posen, deren Vorgehen im Laufe des Aufstandes vom 28. Juni 1956 entscheidend war.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation schließt sich vollinhaltlich den Beschlüssen und Maßnahmen des IBFG an, durch die die öffentliche Meinung der Welt und die höchsten internationalen Rechtsorgane auf die blutigen Unterdrückungsmaßnahmen gegen die Streikenden von Posen aufmerksam gemacht wurden, als diese nach einer Pause von drei Jahren den Kampf der Arbeiter von Ostberlin vom 17. Juni 1953 fortsetzten.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation stellt fest, daß die Aufständischen von Posen, so wie diejenigen von Ostberlin im Jahre 1953, proklamiert haben, was in Wahrheit vorgeht: Sie haben weder Brot noch Freiheit, aber sie wollen und können weder ohne Brot noch ohne Freiheit sein. Wie alle anderen Menschen wissen auch sie, daß die beiden voneinander nicht zu trennen sind, denn der Sklave, der seiner Freiheit beraubt ist, erhält sein Brot nur durch die Gnade seines Herrn.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation beantwortet den verzweifelten Aufschrei der Arbeiter Posens und sendet sein Echo durch die ganze Welt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation steht ein für die Freiheit von jeglicher Tyrannei, der alten oder der neuen. Diese Wahl traf sie bereits bei ihrer Gründung, und der 24. Kongreß unterstützt sie mit größtem Nachdruck, damit der Aufschrei der Arbeiter Posens und aller von der kommunistischen Diktatur unterjochten Länder „Freiheit, Brot“ erst am Tage der Befreiung verhalle.

## **Resolution über die 40-Stunden-Woche**

In Anbetracht der Tatsache, daß die Verkürzung des Arbeitstages und der Arbeitswoche eines der grundlegenden Ziele der Gewerkschaftsbewegung ist;

daß die technische Entwicklung im allgemeinen und die fortschreitende Automation im besonderen ein Stadium erreicht haben, indem in vielen Ländern eine Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 40 Stunden, unter gleichzeitiger Beibehaltung der mit einem angemessenen Lebensstandard vereinbarten Löhne gerechtfertigt erscheint;

daß in einer Reihe von Ländern, wie in den USA und Kanada, die 40-Stunden-Woche bzw. sogar kürzere Arbeitswoche, ohne Abbau der Entlohnung, bereits zur Tatsache geworden ist und in anderen europäischen Industrieländern, insbesondere Belgien, Deutschland, Schweden und der Schweiz, die verkürzte Arbeitswoche bereits auf dem Aktionsprogramm der Gewerkschaftsbewegung steht,

bekräftigt der Kongreß die Resolutionen, die auf vorhergehenden Kongressen und Konferenzen der ITF im Sinne der Einführung der 40-Stunden-Woche gefaßt wurden, sowie die einschlägige Resolution des Vorstandes des IBFG (New York, Dezember 1955);

appelliert an die der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbände, ihr Möglichstes zu tun, um die Einführung der 40-Stunden-Woche in ihren Ländern, wo immer dies angesichts der wirtschaftspolitischen Gegebenheiten möglich ist, als unmittelbares Ziel, oder, wo es nicht sofort erreicht werden kann, etappenweise anzustreben; und

verspricht den Mitgliedsverbänden bei ihren Bemühungen um Erreichung dieses Zieles den Beistand der ITF.

**P. de Vries** (Niederländischer Zentralverband der Seeleute der Handelsmarine und Fischer): Herr Vorsitzender, ich habe das Vergnügen, dem Kongreß den Bericht des Resolutions-Ausschusses vorzulegen. Im Einklang mit dem auf Empfehlung des Exekutiv-Komitees gefaßten Kongreßbeschuß entsprach die Zusammensetzung des Resolutions-Ausschusses dem weltweiten Charakter unserer ITF. Da ich selber einem sehr kleinen Lande angehöre, fühlte ich mich verständlicherweise sehr geehrt, als mich der Ausschuß auf seiner ersten Sitzung einstimmig zu seinem Vorsitzenden und Berichterstatter wählte.

Ich möchte hier offiziell die Tatsache anerkennen, daß es dem Ausschuß dank der Tüchtigkeit seiner Mitglieder und ihrem Wunsch nach möglichst weitgehender Zusammenarbeit gelungen ist, seine Arbeit sehr rasch zu bewältigen, obwohl eine ganze Anzahl von Resolutionen geprüft werden mußte und einige davon sich auf Angelegenheiten bezogen, die zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben konnten und auch gaben. Ich möchte Euch darauf aufmerksam machen, daß die Resolutionen Nr. 2, 9, 11 bis 17, 22 und 23 auf Sektionskonferenzen behandelt worden sind, und sie sind dem Kongreß gemeinsam mit den Berichten über diese Konferenzen unterbreitet worden. Resolution Nr. 1 über die Beförderung von Kriegsmaterial wurde der Gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter zwecks Stellungnahme überwiesen und wie Kollege Yates soeben berichtet hat, hat diese Konferenz nach sorgfältiger Prüfung aller politischen und sonstigen Aspekte einmütig beschlossen, dem Resolutions-Ausschuß zu emp-



fehlen, von einer weiteren Behandlung dieser Resolution Abstand zu nehmen. Bei den Resolutionen 3 und 8 mußten budgetäre Erwägungen berücksichtigt werden, und der Resolutions-Ausschuß vertrat die Auffassung, daß diese Fragen sich nicht für eine Behandlung durch den Kongreß eigneten. Mit den Resolutionen Nr. 4 und 5 über die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge hat sich bekanntlich der Kongreß auf Vollsitzungen beschäftigt. Der Resolutions-Ausschuß empfiehlt die Annahme der Resolution Nr. 6 über die freie Gewerkschaftsbewegung in Afrika. Resolution Nr. 7 über die Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Westafrika wurde später von der antragstellenden Organisation rückgängig gemacht. Da die in Resolution Nr. 10 vorgesehenen Möglichkeiten einer gegenseitigen Benachrichtigung der verschiedenen Sektionen der ITF bereits in Artikel 16 der Satzungen: „Beistand bei größeren Konflikten“ vorgesehen sind, verzichtete die antragstellende Organisation auf eine weitere Behandlung dieser EntschlieÙung. Das gleiche gilt für Resolution Nr. 21 über die Unterdrückung der Freiheit in kommunistischen Staaten, die vom estnischen Seeleuterverband zugunsten der Resolution des Exekutiv-Komitees über die Solidarität mit den Arbeitern von Posen rückgängig gemacht wurde.

Ich möchte hier neuerdings auf die Bestimmungen von Artikel IV, § 13 der Satzungen der ITF verweisen, der vorsieht, daß Resolutionen, die dem Kongreß vorgelegt werden sollen, mindestens 4 Monate vor Eröffnung des Kongresses im Sekretariat eintreffen müssen. Der Ausschuß hielt es für notwendig, in seinem Bericht auf diesen Umstand hinzuweisen, da mehrere Resolutionen zu spät eingesandt worden waren. Da sie nach Auffassung des Exekutiv-Komitees nicht dringender Natur waren, konnte sich der Resolutions-Ausschuß mit ihnen nicht beschäftigen.

Im Hinblick auf Resolution Nr. 18 über die Verhaftung algerischer Gewerkschaftsführer hatte das Exekutiv-Komitee beschlossen, daß es sich hier um eine allgemeine gewerkschaftspolitische Angelegenheit handele, und da sich der IBFG gegenwärtig damit beschäftigt, erübrigt sich eine Behandlung durch den Kongreß. Dieser Auffassung schloß sich der Resolutions-Ausschuß an. Ich möchte den Kongreß auch ganz besonders auf die im Bericht enthaltenen Kommentare zu Resolution Nr. 19 über die brutale Unterdrückung der gewerkschaftlichen Freiheit in der Republik Santo Domingo und Resolution Nr. 20 über die Freiheit der Gewerkschaften in Brasilien aufmerksam machen. Weiterhin empfiehlt der Ausschuß die Annahme der beiden Resolutionen 24 und 25, die vom Exekutivkomitee eingebracht worden waren, wobei sich die erstere auf die Solidarität mit den Arbeitern Posens und die zweite auf die 40-Stunden-Woche bezieht. Hinsichtlich der letztgenannten Resolution möchte der Ausschuß dem Sekretariat für den überaus raschen Entwurf eines Wortlauts im Einklang mit den Diskussionen auf dem Kongreß über diese Frage seine besondere Anerkennung aussprechen.

Abschließend möchte ich die Annahme dieses Berichtes und der Resolutionen beantragen, deren Billigung der Ausschuß empfohlen hat.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke Kollegen de Vries für seine zusätzlichen Ausführungen zum Dokument C-21 und stelle diese zur Diskussion. Wer wünscht das Wort? — Kollege Metslov.

**Metslov (Estnischer Seeleuterverband):** Herr Präsident und wertere Kollegen! Ich wollte einige Worte zur Solidaritäts-Resolution betreffend die

Arbeiter Posens sagen. Ich begrüße im Namen aller Seeleute und Exilarbeiter, die im Ausland sind, sich also in der freien Welt befinden, diese Resolution, welche hier vom Exekutiv-Komitee vorgeschlagen wird. Zugleich möchte ich aber, wenn das möglich wäre, hierzu einen kleinen Ergänzungsvorschlag unterbreiten. Im letzten Absatz wird nämlich die Überzeugung des Kongresses ausgedrückt, daß die Befreiung, oder richtiger die Unterdrückung und der Aufschrei nach Freiheit und Brot dann aufhören werde, wenn der Tag der Befreiung kommen wird. Ich habe schon in meiner Ansprache am zweiten Tag des Kongresses betont, daß die Unruhen und die Widerstandsbewegung nicht nur in Posen und nicht nur in Ostdeutschland vorkommen; lediglich hören wir nur sporadisch von solchen Unruhen, weil hinter dem Eisernen Vorhang ist es sehr schwer, Informationen zu bekommen. Wir wissen aber, daß die Widerstandsbewegung in allen Ländern gärt, wo das kommunistische Regime herrscht. Ich möchte deshalb vorschlagen, daß der Kongreß mit dieser Resolution nicht nur seine Überzeugung ausspricht bezüglich der Befreiung in Posen, sondern daß man auch die Überzeugung von der Befreiung in allen Ländern ausspricht, wo gegenwärtig das kommunistische Regime herrscht.

Mit anderen Worten, ich wollte bezüglich des letzten Satzes eine Ergänzung vorschlagen, wonach gesagt werden soll: „Diese Stellungnahme geht auf die Gründung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zurück und der 24. Kongreß unterstützt sie mit größtem Nachdruck, damit der Aufsicht der Arbeiter Posens sowie der Arbeiter aller von der kommunistischen Diktatur unterjochten Länder ‚Freiheit, Brot‘ erst am Tage der Befreiung verhandle.“ Die Ergänzung ist also nur „sowie der Arbeiter aller von der kommunistischen Diktatur unterjochten Länder“.

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke auch dem Kollegen Metslov für seine Ausführungen und bitte um weitere Wortmeldungen. — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung über den Vorschlag von Freund Metslov.

Ist der Kongreß mit dem Vorschlag des Kollegen Metslov einverstanden, dann bitte ich um Handaufheben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Dem Vorschlag des Kollegen Metslov ist der Kongreß gefolgt.

Ich komme dann zur Abstimmung über den Bericht und die Resolutionen einschließlich des Vorschlages von Freund Metslov. Wer mit dem Bericht und der ergänzten Resolution plus Vorschlag Metslov einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Der Bericht und die Resolution sind gegen eine Stimme akzeptiert.

Damit haben wir den Punkt 12 erledigt. Zu einigen Bemerkungen hat der Generalsekretär, Kollege Becu, nunmehr das Wort.

**Der Generalsekretär** gibt bekannt, daß soeben ein Telegramm von einem Schiff auf hoher See angelangt ist, ein in der Kongreßgeschichte der ITF fast einzig dastehendes Ereignis. Der Absender ist Kollege Baqueiro, ehemaliger Sekretär der argentinischen Seeleute-Föderation. Kollege Becu macht ferner auf einige Irrtümer bei der Wiedergabe der Ansprache des Kollegen Harrison im Tagesbericht des Kongresses aufmerksam.

**Vorsitzender Jahn:** Haben die Kollegen den Bericht nach den Ausführungen von Omer Becu berichtet? Ist das der Fall? — Dann kommen wir zu **Punkt 13: Wahlen.**

a) Die Wahl zum **Generalrat** ist bereits vollzogen. Wir kommen zu

**b) Wahl des Exekutivkomitees.**

Das Wort hierzu hat der Generalsekretär Kollege Becu.

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender und Kollegen! Alle Nominierungen für das Exekutivkomitee sind nunmehr eingelangt. Insgesamt sind es 12. Ich werde sie verlesen. Ihr braucht aber nicht mitzuschreiben, da wir eine gedruckte Liste der Namen verteilen werden. Ich verlese sie jedoch zwecks Wiedergabe im Protokoll. In alphabetischer Reihenfolge: Borg (Dänemark), Cousins (Großbritannien), Dekeyzer (Belgien), Düby (Schweiz), Haugen (Norwegen), Jahn (Deutschland), Kanne (Niederlande), Knight (Grenada), Laurent (Frankreich), Lyon (USA), Pomar (Kuba), Thaler (Österreich). Wir haben das Land hinzugefügt, um Irrtümer zu vermeiden, damit jeder weiß, aus welchem Land die Delegierten kommen, obwohl die Länder unseres Erachtens mit der Wahl nichts zu tun haben. Ich hoffe, daß wir bei der Wahl ohne Rücksicht auf Länder vorgehen werden.

Der Vorsitzende gab auf einer früheren Sitzung bekannt, daß unser Exekutivkomitee aus 10 Mitgliedern bestehen werde, es sind jedoch 12 Nominierungen eingelangt. Gemäß den Satzungen darf nicht mehr als die Hälfte der Mitglieder des Exekutivkomitees einer Sektion angehören. Was diese Bestimmung der Satzungen betrifft, befinden wir uns in einer ziemlich günstigen Lage, da aus jeder Sektion höchstens 5 Nominierungen eingereicht worden sind, so daß diesem Umstand bei der Abstimmung nicht Rechnung getragen werden muß. Es dürfen also nicht mehr als 5, das heißt die Hälfte der Mitglieder aus einer Sektion gewählt werden. Mit Zustimmung des Vorsitzenden möchte ich mir jedoch den Vorschlag gestatten, daß die einfachste Methode der Abstimmung darin bestünde, die Namen jener Delegierten durchzustreichen, die Ihr nicht wählen wollt. Das würde das Verfahren vereinfachen.

Insgesamt sind 12 Nominierungen vorhanden, so daß mindestens 2 Namen gestrichen werden müssen. Ich habe die Liste der Kandidaten vor mir und jede Delegation wird ein Exemplar davon erhalten. Außerdem werden Umschläge verteilt, auf denen die Zahl der Stimmen vermerkt ist, auf die jede Organisation gemäß den Satzungen Anspruch hat. Ich verlese nun die Namen der Organisationen und überreiche Euch dann einen Umschlag und die Liste der Kandidaten. *(Er verliest die Namen jeder Organisation und überreicht einem ihrer Delegierten einen Umschlag und ein Exemplar der Liste.)* Habt Ihr alle Eure Umschläge erhalten? Nun habe ich noch einen Wunsch. Bitte, legt das Blatt Papier in den Umschlag, und vor dem Kongreßsaal befindet sich eine Schachtel für die Abgabe der Stimmen.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Die Wahlhandlung ist eröffnet. Ich verstage den Kongreß um zehn Minuten und bitte in der Zwischenzeit die ausgefüllten Stimmzettel hier abzugeben.

(Der Kongreß wird um 10.19 Uhr unterbrochen und um 10.24 Uhr wieder aufgenommen.)

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Sind alle Stimmzettel abgegeben? — Dann bitte ich den Kongreß drei Kollegen namhaft zu machen, die mit dem Generalsekretär an der Auszählung der Stimmen beteiligt sind. (Geschicht.) Steldinger, Laurent, Brosch und Pequeno mit dem Sekretär. — An Stelle von Laurent, Lapeyre.

Kollegen! Wir warten, bis die Auszählung stattgefunden hat. Es wird ungefähr fünf bis zehn Minuten dauern. Nach Bekanntgabe, nachdem die Auszählung stattgefunden hat, werden wir den Kongreß wieder eröffnen. 5 Minuten nach 1/211 Uhr.

*Der Kongreß wird um 10.27 Uhr unterbrochen und um 11.12 Uhr wieder aufgenommen.)*

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß ist wieder eröffnet.

Den Bericht über das Wahlergebnis erstattet Kollege Steldinger (Deutschland). Kollege Steldinger hat das Wort.

**Steldinger** (Wahlkommission): Herr Vorsitzender! Liebe Kollegen! Der Kongreß hat beschlossen, daß, nachdem zwölf Vorschläge für den Exekutivrat unterbreitet worden sind, durch Abstimmung zwei Kandidaten von den zwölf Vorschlägen zu streichen sind. Es sind 86 Stimmzettel angefertigt worden. Von diesen 86 Stimmzetteln wurden 11 nicht abgeholt, somit sind im ganzen 75 Stimmzettel abgegeben worden. Das Ergebnis der 75 abgegebenen Stimmzettel ist wie folgt:

Ich lese jetzt die Stimmenzahlen vor, wie sie sich für die einzelnen Kandidaten, die nach Meinung der Delegierten gestrichen werden sollten, ergeben haben.

Borg . . . . .	21 375
Cousins . . . . .	125
Dekeyzer . . . . .	147 125
Düby . . . . .	40 125
Haugen . . . . .	10 125
Jahn . . . . .	205 125
Kanne . . . . .	94 625
Knight . . . . .	2 332 500
Laurent . . . . .	40 625
Lyon . . . . .	125
Pomar . . . . .	2 273 875
Thaler . . . . .	2 125

Da auf die Kollegen Knight und Pomar über 2 Millionen Stimmen entfallen, wonach sie auf der Liste zu streichen wären, gelten die übrigen Vorgeschlagenen als gewählt.

**Vorsitzender Jahn:** Noch einige Aufklärungen über den Bericht der Wahlkommission. Kollege Becu hat das Wort.

**Der Generalsekretär.** Es hat sich anscheinend hier ein Mißverständnis ereignet, oder zumindest hat nicht jedermann richtig verstanden, was die soeben von Kollegen Steldinger verlesenen Stimmenzahlen bedeuten. Der Ausschuß, den Ihr ernannt habt, um diese Aufgabe so schnell wie möglich zu erledigen, hat die Zahl der Stimmen gezählt, die die Delegierten erhalten haben, die ausgeschlossen — ich wiederhole ausgeschlossen — werden sollen. Das war die schnellste Methode, denn sonst würde das Zählen der Stimmen zwei Stunden in Anspruch nehmen. Nun

sind insgesamt 2 769 875 Stimmen abgegeben worden. Die Zahl der Stimmen, die ich nun verlese, bedeutet die gegen jeden Kandidaten abgegebenen Stimmen, mithin die Stimmen zugunsten seines Ausschlusses. Von den 2 769 875 waren gegen Borg 21 375, gegen Cousins 125, gegen Dekeyzer 147 125, gegen Düby 40 125, gegen Haugen 10 125, gegen Jahn 205 125, gegen Kanne 94 625, gegen Knight 2 332 500, gegen Laurent 40 625, gegen Lyon 125, gegen Pomar 2 273 875, und gegen Thaler 2125. Nicht gewählt sind demnach die Kollegen Knight und Pomar, und gewählt sind die Kollegen Borg, Cousins, Dekeyzer, Düby, Haugen, Jahn, Kanne, Laurent, Lyon, Thaler.

**Vorsitzender Jahn:** Kollegen! Damit ist die Wahl des Exekutivkomitees erfolgt. Die zuletzt genannten Kollegen sind also als Mitglieder des Exekutivkomitees gewählt.

Wir kommen zu **Punkt c: Wahl des geschäftsführenden Ausschusses.**

Hier haben die am Sitz der ITF befindlichen Organisationen das Vorschlagsrecht für vier Kollegen. Diese vier Kollegen sind namhaft gemacht worden, und der Generalsekretär wird sie dem Kongreß bekanntgegeben.

**Der Generalsekretär:** Die Kollegen Webber, Campbell, Hallworth und Yates. Die vier Mitglieder haben bereits ihren Vorsitzenden gewählt, und zwar Kollegen Yates, Webber, Campbell, Hallworth und Yates als Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses.

**J. Campbell** (Britischer Eisenbahnerverband): Herr Vorsitzender und Kollegen! Bei der Wahl der Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses oder vielmehr bei den Nominierungen der Kandidaten hat sich anscheinend ein kleiner Irrtum eingeschlichen. Ich mußte die Feststellung machen, daß ich dem Geschäftsführenden Ausschuß nicht genügend Zeit widmen könnte und trat zugunsten von Kollege Tennant zurück. An meiner Stelle hätte daher Kollege Tennant als Kandidat für den Geschäftsführenden Ausschuß nominiert werden sollen.

**Der Generalsekretär:** Herr Vorsitzender: Ich bitte um Entschuldigung, aber hier, hat sich tatsächlich ein Irrtum ereignet. Ich habe nämlich irrtümlicherweise die bisherige Zusammensetzung des Geschäftsführenden Ausschusses verlesen. Die Namen, die vorgeschlagen wurden, sind die von Kollege Campbell angeführten. Ich verlese also nochmals: Die Kollegen Webber, Hallworth, Tennant und Yates. Ich bedaure diesen Irrtum und bitte besonders Kollegen Tennant um Entschuldigung. Ich wiederhole ebenfalls, Kollege Yates als Vorsitzender. Stimmt das? (*Zurufe der britischen Delegierten: Ja.*)

**Vorsitzender Jahn:** Damit ist dem Artikel 9 der Satzungen Genüge getan. (*Ruf: Eine Frage haben wir! Welche Aufgabe hat der Geschäftsführende Ausschuß?*) Das ist in den Satzungen umrissen, und zwar in Artikel 9 auf Seite 11 in 9 Punkten.

Wir kommen nunmehr zur **Wahl des Generalsekretärs.**

Wer will Vorschläge machen für den Generalsekretär. (*Rufe: Wiederwahl!*) Werden weitere Vorschläge gemacht neben Omer Becu? — Das ist nicht der Fall. Dann nehme ich an, daß wir die Wahl des Kollegen Becu per Akklamation vornehmen können. (*Beifall.*) Ich darf feststellen, daß die Wahl des Generalsekretärs einstimmig erfolgt ist. (*Neuerlicher Beifall.*) Das Wort hat der Generalsekretär.

**Der Generalsekretär:** Ich danke Euch für das überaus große Vertrauen, das Ihr in mich habt. Ich darf wohl annehmen, daß Ihr bei meiner Wiederwahl zum Generalsekretär auch an alle meine Mitarbeiter im Sekretariat gedacht habt, denn ich möchte betonen, daß bei uns im Sekretariat trotz verschiedener Nationalitäten und Charaktere und vielleicht sogar Mentalitäten, ein wundervoller Teamgeist herrscht, und ich bin überzeugt, daß es weiterhin so bleiben wird.

Ich hätte nicht den Mut aufgebracht, diese Verantwortung zu übernehmen, und es handelt sich in der Tat um eine sehr hohe Verantwortung, wenn ich nicht überzeugt wäre, daß ich und das gesamte Personal des Sekretariats in den nächsten zwei Jahren mit Eurer uneingeschränkten Mitarbeit rechnen könnte, denn nur dann und durch Zusammenarbeit im Sekretariat werden wir in der Lage sein, die Aufgaben zu bewältigen, die uns übertragen worden sind. Ich versichere Euch, daß ich es weder an Zeit noch an Energie mangeln lassen werde, um die Aufgabe zu erledigen, der ich mich gegenübersehe, und hoffe, daß ich bei meiner Berichterstattung an den nächsten Kongreß in der Lage sein werde, dies in vollstem Umfange zu beweisen.

Ich danke Euch allen recht herzlich. *(Beifall.)*

**Vorsitzender Jahn:** Ihr Beifall beweist dem Generalsekretär, daß er nach wie vor das Vertrauen des Kongresses besitzt.

Wir kommen zu **Punkt e: Wahl des stellvertretenden Generalsekretärs.** Darüber haben wir bereits unter Punkt 6 der Tagesordnung entschieden. Die Wahl braucht daher nicht stattzufinden.

Wir kommen zu **Punkt f: Wahl der Rechnungsprüfer.**

Die Namen wird der Generalsekretär dem Kongreß bekanntgeben.

**Der Generalsekretär:** Als Rechnungsprüfer werden die Kollegen Gunter vom britischen Verband der Angestellten der Verkehrsbetriebe und Hollywood vom britischen Landesverband der Eisenbahner vorgeschlagen.

**Vorsitzender Jahn:** Der Kongreß nimmt die Namen zur Kenntnis. Damit ist den Satzungen Genüge getan und Punkt 13 der Tagesordnung erledigt.

Wir kommen zu **Punkt 14: Sitz der ITF.**

Das Exekutivkomitee hat sich mit dieser Frage beschäftigt und beschlossen, dem Kongreß vorzuschlagen, daß der Sitz der ITF nach wie vor London ist. Ist der Kongreß damit einverstanden? Wer damit einverstanden ist, den bitte ich, die Hand zu heben. — Danke. — Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Der Kongreß hat einstimmig beschlossen, daß der Sitz der ITF London bleibt. Damit ist auch Punkt 14 erledigt.

**Punkt 15: Termin und Ort des nächsten Kongresses.**

Es wurde mir bekanntgegeben, daß der nächste Kongreß auf Wunsch der holländischen Kollegen in Amsterdam stattfinden soll. Werden andere Vorschläge gemacht? — Wünschen die Kollegen von Holland ihren Vorschlag selbst zu begründen? Dann bitte ich, das Wort zu nehmen. Kollege Kanne.

**H. J. Kanne** (Niederländische Transportarbeiter-Föderation): Herr Vorsitzender und Kollegen! Wir würden es sehr zu schätzen wissen, wenn der Kongreß den Beschluß faßte, den nächsten Kongreß in Amsterdam abzuhalten. Wenn ich mich richtig erinnere, haben die Niederlande seit 1904

nicht die Ehre gehabt, einem Kongreß der ITF Gastfreundschaft bieten zu können.

Da der Name der Stadt Amsterdam in der internationalen Bewegung wohl bekannt ist, möchten ihn die drei niederländischen Verbände als Tagungs-ort des nächsten Kongresses vorschlagen, und es würde uns große Freude bereiten, wenn Ihr diesen Vorschlag annehmen würdet. (Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Ich komme zur Abstimmung über den lobenswerten Vorschlag unserer holländischen Kollegen. Wer damit einverstanden ist, daß der nächste Kongreß der ITF in Amsterdam stattfinden soll, den bitte ich, zu stimmen. — Ich danke. Die Gegenprobe. — Stimmenthaltungen? — Der Kongreß hat einstimmig die Einladung unserer Freunde aus Holland akzeptiert. Der Kongreß findet nach zwei Jahren in Amsterdam statt. (Beifall.) Den genauen Termin wird das Exekutivkomitee festsetzen.

Damit sind wir am Ende der Tagesordnung. Bevor wir schließen, hat der Kollege Lindley gebeten, noch ein paar Worte an den Kongreß zu richten. Kamerad Lindley.

**C. Lindley:** Liebe Kollegen, ich habe mir leider eine Erkältung zugezogen, eine Art Grippe vielleicht, und mit einer Rede wird es daher wahrscheinlich nicht weit her sein, insbesondere in englischer Sprache, da ich mit dieser Erkältung kaum die richtigen Worte und Phrasen finden kann. Ich werde mich aber bemühen, soweit wie möglich englisch zu sprechen, und wenn es mir zu schwer fällt, werde ich zur schwedischen Sprache übergehen.

Erstens möchte ich dem Exekutivkomitee der ITF dafür danken, daß es mich zu diesem Kongreß eingeladen hat, und gleichzeitig unseren österreichischen Kollegen für die Art und Weise, auf die sich ihre Gastfreundschaft äußert, und sie sich bemühen, unseren Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Ich konnte mit einer Reihe von Freunden zusammentreffen, wie Kollege Weigl, der während der Hitlerzeit in Schweden war, und mit ihm Erinnerungen aus der alten Zeit austauschen.

Es ist mir keineswegs leichtgefallen, nicht um Erlaubnis zu bitten, meine eigenen Ansichten zu einigen der hier besprochenen Fragen zu äußern. Ich glaube jedoch, daß es denjenigen von uns, die hier als Gäste anwesend sind, nicht zusteht, die Delegierten irgendwie zu beeinflussen. Nichtsdestoweniger sind mir bei der Diskussion von ein oder zwei Fragen gewisse Bedenken gekommen.

Erstens, als das Problem des Boykotts von Panamaschiffen usw. zur Sprache gelangte, fühlte ich mich durchaus versucht, Euch zu erzählen, wie wir in Schweden mit diesem Problem fertig geworden sind. Wir machten das auf folgende Weise: Die Konservativen und Liberalen in unserem Parlament brachten einen Gesetzentwurf ein, dessen Zweck in der Verhinderung spontaner Streiks bestehen sollte. Sie wollten Vorschriften einführen, denen zufolge ein Streik eine gewisse Zeit vorher hätte angekündigt werden müssen. Nun mußte unsere sozialistische Regierung sich mit dieser ziemlich massiven Meinungsbildung auseinandersetzen. Sie brachte daher einen Gesetzentwurf ein, demzufolge ein Streik acht Tage vorher angekündigt werden mußte. Ich bin selber Abgeordneter und konnte in den ersten Entwurf dieser Vorlage Einsicht nehmen. Ich begab mich daher zum Ministerpräsidenten und sagte: „Eine vorherige Ankündigung eines Streiks kommt gar nicht in Frage. Wie kann man denn einen Vertrag mit

einem Schiff kündigen, dessen Reeder man nicht kennt, oder wenn man nicht weiß, woher das Schiff kommt?“ Daraufhin wurde der Gesetzentwurf abgeändert, und für Transportarbeiter gelten bei Streiks, die mit der Schifffahrt zu tun haben, Ausnahmebestimmungen. Wenn wir also gegen Panamaschiffe vorgehen wollen, müssen wir unsere Absicht keineswegs im voraus bekanntgeben, da unsere Vorgangsweise vollkommen gesetzmäßig ist. Aus diesem Grunde kommen Panamaschiffe nicht mehr nach Schweden. Nun, ich könnte meine Akte über diese Frage aus dem Archiv holen und sie der ITF übermitteln, damit Ihr sie benutzen könnt und vielleicht andere Regierungen veranlassen könnt, dem schwedischen Beispiel zu folgen.

Ein weiterer Punkt, bei dem ich der Versuchung widerstehen mußte, mich zum Wort zu melden, betraf die Mitgliedsbeiträge der ITF. Die skandinavischen Organisationen hatten eine 25prozentige Erhöhung beantragt, der Kongreß war jedoch damit nicht einverstanden, und er billigte nur eine 15prozentige Erhöhung. Das erinnert mich an eine Episode auf dem ersten internationalen Kongreß der ITF, der außerhalb Englands stattfand, nämlich in Paris im Jahre 1900. Auf diesem Kongreß beantragte die Mehrheit der Delegierten eine Herabsetzung der Mitgliedsbeiträge. Ich warnte sie davor, konnte jedoch nichts dagegen unternehmen, da ich den Vorsitz führte. Ich mußte mich also mit dem Vorschlag einverstanden erklären, und die Mitgliedsbeiträge wurden gut um die Hälfte reduziert. Die Folge war, daß Tom Mann vom Posten des Generalsekretärs der ITF zurücktreten und sich eine anderweitige Beschäftigung suchen mußte. Ich glaube, er eröffnete irgendwo in London eine kleine Gaststätte. Nun, kurz danach war von der ITF nicht mehr viel übrig, und die deutschen Kollegen mußten eingreifen und die Führung der Geschäfte übernehmen, weil wir kein Geld übrig hatten, um überhaupt weiterarbeiten zu können.

Das gleiche gilt auch heute noch. Wir wollen die Verhältnisse in vielen Ländern verbessern, da die Gefahr besteht, daß sich ihr gegenwärtiger Standard in Anbetracht der Konkurrenz nachteilig auf unsre eigene Entlohnung auswirken könnte. Das müssen wir gewiß mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu vermeiden suchen, aber ich fürchte, daß die geringfügige Erhöhung, die Ihr bewilligt habt, dazu nicht ausreichen wird.

Wenn wir der ITF nicht genügend Mittel zur Verfügung stellen, wird sie nicht in der Lage sein, ihren Aufgaben gerecht zu werden.

Ich möchte noch eine weitere Meinung zum Ausdruck bringen, nämlich, daß es ein sehr ruhiger Kongreß gewesen ist, ich möchte sogar sagen, ein zu ruhiger. Es hätte etwas lebhafter zugehen und etwas mehr gekämpft werden sollen. Wenn Ihr um diese Fragen mehr gekämpft hättet, wären die Resultate vielleicht besser gewesen.

Nun, dies ist vielleicht mein letzter Kongreß, vielleicht rinnt der Sand in meinem Stundenglas schon aus, aber wenn ich so lange am Leben bleibe, wird es mich sehr freuen, Euch alle auf dem nächsten Kongreß wiederzusehen. Ich hoffe, liebe Kollegen, daß Ihr nach meinem Tode dafür sorgen werdet, daß die ITF als starke und virile Organisation weiterbesteht, die in der Lage ist, allem Sturm und Drang Widerstand zu leisten und alles zu tun, was im Interesse der Transportarbeiter getan werden muß.  
(Lauter, andauernder Beifall.)

**Vorsitzender Jahn:** Ich danke unserem jungen Freund von 91 Jahren für seine herzerfrischenden Worte an den Kongreß, und wir hoffen, daß wir



alle zusammen seinen 100. Geburtstag innerhalb unserer ITF feiern können. Das wäre der schönste Dank für uns alle, den wir unserem Freund Lindley abstatten können. (*Lebhafter Beifall.*)

Nun bitte ich Freund Joustra, noch einige Worte an den Kongreß zu richten.

**Joustra:** Kollege Vorsitzender, Kollegen! Im eigenen und im Namen meiner Freunde, die gleich wie ich so herzlich eingeladen worden sind, diesem gutgelungenen 24. ITF-Kongreß beizuwohnen, benütze ich gerne diese Gelegenheit, um aufs herzlichste und mit großer Dankbarkeit für die gebotene Möglichkeit, wieder in Ihrer Mitte zu sein, zu danken. Sie alle werden verstehen, was mich bewegt, wenn ich an den ITF-Kongreß zurückdenke, der hier im Jahre 1922 stattfand und woran ich zum ersten Mal als Vertreter der niederländischen Organisation des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals teilnahm. Seitdem sind viele Kameraden für immer dahingegangen. Wir haben miteinander vollauf erfahren, wie dringend nötig es in dieser Welt ist, international verbunden zu sein und nach Verwirklichung der Zwecke zu streben, denen wir mit voller Überzeugung ergeben sind. Die sich fortwährend ändernde Weltlage bleibt wie nie zuvor uns Ansporn, von unseren gemeinschaftlichen Möglichkeiten und Mitteln Gebrauch zu machen für das Wohlergehen der ganzen Menschheit und besonders der Millionen Kameraden, die hier vertreten sind.

Darf ich schließen, indem ich meinem Vertrauen Ausdruck verleihe, daß der gleichgesinnte und konstruktive Geist, wodurch unsere ITF ihre heutige Bedeutung bekommen hat, in jeder Hinsicht aufrechterhalten bleibt. Es lebe die ITF! (*Beifall.*)

**Vorsitzender Jahn:** Ich möchte die Mitglieder des Generalrates bitten, im Anschluß sofort im Saal hier zu einer kurzen Sitzung zusammenzutreten. Dann möchte ich das Exekutivkomitee bitten, um 2 Uhr nach dem Mittagessen im Saal 4 und 5 zusammenzutreten, um die restlichen Geschäfte zu erledigen.

Damit kommen wir zum Schluß einer ereignisreichen Tagung. Vorerst möchte ich meinen Dank aussprechen für die mühevolle, unermüdete Arbeit unseres Freundes Ulbrich von den österreichischen Gewerkschaften. Er hat im wesentlichen mit dazu beigetragen, daß die technische Organisation des Kongresses sich reibungslos abwickeln ließ. Ich danke Dir, Kollege Ulbrich, im Namen des Kongresses für Deine Arbeit! (*Beifall.*)

Ich danke aber auch den Mitarbeitern des Büros der ITF, die hier ihre Kraft dem Kongreß zur Verfügung gestellt haben. (*Beifall.*) Vor allem aber Dank und Anerkennung für die beispielhafte Gastfreundschaft sowohl des offiziellen Wiens als auch der österreichischen Gewerkschaftler und des Gewerkschaftsbundes. (*Beifall.*) Wir haben einmal den Fleiß und die Tatkraft der Bevölkerung dieser schönen Stadt bewundern können und nehmen viel schöne Erinnerungen mit von hier in unsere Heimat.

Mit diesem Dank verbinde ich unsere Anerkennung für jede Unterstützung, die uns in unserer Mitte zuteil wurde, sei es von Personen oder Organisationen. (*Beifall.*) Wenn ich Sie nicht alle beim Namen nennen kann, so möchte ich einschließen alles, was uns für unsere erfolgreiche Arbeit auf diesem 24. Kongreß der ITF in Wien Hilfe geleistet hat.

Nun bleibt mir noch übrig, den Kongreßteilnehmern und vor allem den Delegierten meine volle Anerkennung auszusprechen für ihr diszipliniertes Verhalten und ihre Aufmerksamkeit und ihre Mitarbeit, die es er-

möglichte, den Ablauf der umfangreichen Tagesordnung ordnungsgemäß zu erledigen und so diesen zu einem Kongreß erfolgreicher Art zu gestalten. Es wurden Fragen von entscheidender Bedeutung erledigt, Fragen, wie regionale Tätigkeit, die den Freunden in unterentwickelten Ländern Hoffnung und neuen Mut auf ihren beschwerlichen Weg mitgeben. Das Problem der 40-Stunden-Woche wurde in positivem Sinn behandelt in Verbindung mit dem Zentralproblem dieser Zeit, der Automation. Ich glaube, daß auch auf diesem Gebiet der zweiten industriellen Revolution Ziele abgesteckt wurden, die, wenn sie erreicht werden, den arbeitenden Menschen nicht leben lassen, um zu arbeiten, sondern arbeiten lassen, um als Kulturmensch zu leben. (*Lebhafter Beifall.*) Diesen Zustand herbeizuführen, sollen auch die Beschlüsse dienen, die in der Frage der europäischen Koordination und Integration des Verkehrswesens gefaßt wurden. Nehmen wir dazu die angenommenen Anträge und Entschlüsse, so rundet sich das Bild von dem erfolgreichen Kongreß, von dem ich vorhin sprach.

Kollegen! Unsere Arbeit ist beendet. Es ist mir mehr als ein Bedürfnis, dem Kongreß und allen seinen Teilnehmern, aber auch unseren Wiener Freunden offiziell und gewerkschaftlich noch einmal den Dank des Kongresses für ihre Hilfe zu erfolgreicher Beendigung unserer Arbeiten auszusprechen. (*Erneuter Beifall.*)

Ich hoffe, daß die Kongreßteilnehmer in bester Erinnerung von Wien scheiden, und ich möchte den Kongreß nicht schließen, ohne dem starken Wunsch aller arbeitenden Menschen Ausdruck zu geben, daß Friede, Freiheit und Gerechtigkeit endlich einmal Einkehr halten sollten auf dieser und in dieser Welt.

In diesem Sinne erkläre ich den 24. Kongreß, den wir als Jubiläumskongreß in Wien abgehalten haben, für geschlossen. Ich wünsche gesunde Heimkehr und frohes Wiedersehen in Amsterdam! (*Starker Beifall. — Die Delegierten erheben sich von den Plätzen und singen die Internationale.*)

Friede! Freiheit! Auf Wiedersehen!

**Schluß des Kongresses: 12.10 Uhr.**

## Liste der Delegierten

Organisation:	Delegierte:	Berater:
<b>Österreich</b>		
Gewerkschaft der Eisenbahner	R. Freund A. Thaler J. Krümer J. Matejcek A. Pölzer A. Krätschmer L. Schmid	J. Rziha J. Spörl
Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	W. Svetelsky O. Deubler R. Gryc L. Brosch	A. Peham
<b>Belgien</b>		
Belgische Transportarbeitersbond (Transportarbeiter)	R. Dekeyzer G. Hendrickx L. Eggers W. Cassiers	P. Van den Bergh A. De Meyer
Secteur Cheminots de la C. G. S. P. (Eisenbahner)	G. Devaux G. Premer J. Gillis F. D'Helt W. Bustin	J. Cloes
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahner)	G. Geldof J. Belde R. Tholome	
Secteur aviation de la C. G. S. P. (Zivilluftfahrt)	A. Poncelet	
<b>Brasilien</b>		
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (Arbeiter im Binnenverkehr)	S. de A. Pequeno	
<b>Kanada</b>		
Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers (Eisenbahner und Transportarbeiter)	W. J. Smith D. N. Secord	
Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	F. H. Hall	
<b>Chile</b>		
Confederación Maritima de Chile (Seeleute)	W. Moreno	

<b>Organisation:</b>	<b>Delegierte:</b>	<b>Berater:</b>
<b>Kolumbien</b>		
Sindicato de Trabajadores Avianca (Zivilluftfahrt)	V. Conde	R. Martinez
<b>Kuba</b>		
Federación Marítima Nacional (Seeleute)	R. M. Salabarría	
<b>Dänemark</b>		
Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute)	S. F. Andersen	
Dansk Jernbane Forbund (Eisenbahner)	P. Madsen J. K. F. Jensen V. E. Hansen	N. J. Olsen
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal)	E. G. Petersen	K. B. Knudsen
Dansk Lokotivmands Forbund (Lokpersonal der Privatbahnen)	K. Hansen	
Privatbane Funktionærernes Forbund (Pers. d. Privatbahnen)	M. Sølund	
Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter)	E. Borg Ch. Jensen	
<b>Estland (Exil)</b>		
Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	N. Metslov	
<b>Finnland</b>		
Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	N. Wälläri B. Johansson	
Finlands Arbetarförbund (Hafenarbeiter)	K. Salonen	
Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	W. E. Backmann O. Koski	
Finlands Lokotivmannaförbundet (Lokpersonal)	G. W. Widing	T. Muje
Finlands Bilbranscharbetare- förbundet (Kraftfahrer)	S. Koutio	
<b>Frankreich</b>		
Fédération Syndicaliste F. O. des cheminots (Eisenbahner)	F. Laurent R. Degris	
Fédération des Travaux Publics et des Transports (Zivilluftfahrt)	R. Lapeyre	
Fédération Nationale F. O. des Transports (Transportarbeiter)	P. Felce	

**Organisation:****Delegierte:****Berater:****Deutschland**

Gewerkschaft Öffentliche Dienste,  
Transport und Verkehr

A. Kummernuß  
O. George  
H. Hildebrand  
J. Steldinger  
W. Glahn  
H. Henning  
A. Nicolaisen  
W. Matthies  
A. Steenbock

G. Huber  
H. Möllers  
Ch. Mahlstedt  
H. Graef  
J. Roth  
E. Walter  
A. Ohlenschläger  
Dr. K. Kühne  
W. Kühne

Gewerkschaft der Eisenbahner  
Deutschlands

H. Jahn  
C. Kamp  
W. Kiesel  
F. Schreiber  
Ph. Seibert  
F. Berger  
L. Lange  
W. Kraft  
G. Kühn  
C. Moser  
O. Vongerichten  
H. Völkl  
G. Hasenfeld  
H. Bänker  
H. Weber

G. Magnus  
K. Brand  
O. Rümmele  
K. Roth  
W. Mikkelsen  
W. Komorowski  
J. Müller  
P. Pröh

**Goldküste**

Government Transport Workers'  
Union (öffentl. Verkehrsbetriebe)

Ch. Heymann

**Großbritannien**

National Union of Seamen  
(Seeleute)

T. Yates  
H. J. Tanner  
W. Sinclair  
J. Highfield  
A. A. Cassells  
A. Butcher  
W. Hogarth

T. H. Goff

The Merchant Navy and Air Line  
Officers' Association (Offiziere  
der Handelsmarine und Zivil-  
luftfahrt)

Lord Winster  
D. S. Tennant  
J. A. Wilson

Radio Officers' Union (Funkler)

H. W. O'Neill

D. H. Lamb

Transport and General Workers'  
Union (Transportarbeiter)

F. Cousins  
E. E. Fryer  
J. Cree  
V. Halley  
F. J. Howell  
C. W. Prescott  
H. Joyce  
C. Mortimer

National Union of Railwaymen  
(Eisenbahner)

J. W. Stafford  
J. Campbell

**Organisation:****Delegierte:****Berater:**

	<i>F. McGrath</i>	
	<i>T. B. Jones</i>	
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokpersonal)	<i>W. J. Evans</i>	
	<i>S. Auty</i>	
	<i>S. R. Lunniss</i>	
Transport Salaried Staffs' Association (Angestellte der Verkehrsbetriebe)	<i>W. J. P. Webber</i>	
	<i>R. J. Gunter</i>	
	<i>G. W. Chandler</i>	
	<i>A. T. Gray</i>	
Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Angestellte im Handel und Gewerbe)	<i>W. Padley</i>	
	<i>A. W. Allen</i>	
	<i>W. H. Stacey</i>	
	<i>E. Higginbottom</i>	
	<i>L. Wrigley</i>	
Scottish Horse and Motormen's Association (Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer)	<i>J. Brannigan</i>	
	<i>J. Carabine</i>	

**Griechenland**

Panhellenic Seamen's Federation (Seeleute)	<i>M. Petroulis</i>	<i>A. Kazakos</i>
	<i>P. Kalapothakis</i>	
	<i>D. Benetatos</i>	
Greek Dockers' Federation (Hafenarbeiter)	<i>A. Thiopoulos</i>	
Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner)	<i>St. Dimitracopoulos</i>	
	<i>S. Vassiliades</i>	

**Grenada**

Grenada Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute und Hafenarbeiter)	<i>J. Knight</i>	
---	------------------	--

**Indien**

Maritime Union of India (Offiziere der Handelsmarine)	<i>J. Soares</i>	
---	------------------	--

**Israel**

Israel Seamen's Union (Seeleute)	<i>Z. Barash</i>	
Israel Railwaymen's Union (Eisenbahner)	<i>Z. Barash i. V.</i>	

**Italien**

Sindacato Italiano Unificato Ferroviari (Eisenbahner)	<i>E. Semenza</i>	<i>A. Testa</i>
		<i>A. Bouche</i>
		<i>E. Poli</i>
		<i>F. Tamagnini</i>
		<i>E. Bartolini</i>
Sindacato Autonomo Unificato Ferroviari Italiani (Eisenbahner)	<i>B. Carella</i>	<i>A. Mazzitelli</i>

**Organisation:****Delegierte:****Berater:**

Federazione Italiana Lavoratori  
Trasporti ed Ausiliari del Traf-  
fico (Transportarbeiter)

*G. Abate*  
*E. Leolini*  
*L. Gatti*  
*B. Rossi*

Federazione Nazionale Lavora-  
tori Autoferrotranvieri ed Inter-  
navigatori (Straßenbahner und  
Binnenschiffer)

*G. Martelli*

**Japan**

All-Japan Seamen's Union  
(Seeleute)

*T. Nishimaki*

National Railway Workers' Union  
of Japan (Eisenbahner)

*I. Nonoyama*

**Luxemburg**

Fédération Nationale des Che-  
minots et des Travailleurs du  
Transport (Eisenbahner und  
Transportarbeiter)

*A. Bousser*  
*Ch. H. Leurs*

**Niederlande**

Centrale van Zeevarenden ter  
Koopvaardij en Visserij  
(Seeleute)

*P. de Vries*  
*D. Harms*  
*A. de Boon*  
*H. J. Kanne*

*P. W. Seton*

Nederlands Bond van Vervoers-  
personeel (Eisenbahner und  
Transportarbeiter)

*R. Laan*  
*J. Scheffers*  
*H. W. Koppens*  
*J. de Later*  
*F. de Jong*

Algemene Bond van Luchtvaart-  
personeel (Zivillufffahrt)

*J. K. Post*

*J. de Graaff*

**Nigeria**

Railway Technical Staff Asso-  
ciation (Techn. Eisenbahnpersonal)

*L. U. Agonsi*

**Norwegen**

Norsk Sjømannsforbund  
(Seeleute)

*I. Haugen*  
*T. Sønsteby*  
*P. Ottosen*  
*N. Høie*  
*G. Anderson*

*A. Hall-Nilsen*  
*G. Hagelin*

Norsk Jernbaneforbund  
(Eisenbahner)

*M. Trana*  
*E. Halvorsen*  
*Th. Olsen*  
*H. Østhagen*

Norsk Lokomotivmandsforbund  
(Lokomotivpersonal)

*M. Heggstad*

<b>Organisation:</b>	<b>Delegierte:</b>	<b>Berater:</b>
Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	<i>O. Askeland Kj. Kjöniksen Kr. Vindenaes</i>	
<b>Philippinen</b>		
Philippine Transport Workers Organization (Transportarbeiter)	<i>R. S. Oca</i>	<i>J. Poticar C. C. Malonzo J. J. Hernandez</i>
<b>Polen (Exil)</b>		
Association of Polish Merchant Navy Officers in London (Offiziere der Handelsmarine)	<i>T. Yates (i. V.)</i>	
<b>Saar</b>		
Industriegewerkschaft Verkehr und Transport	<i>J. Debold</i>	
Deutsche Gewerkschaft der Eisenbahner, Saar	<i>J. Jacobs</i>	
<b>Spanien (illegal)</b>		
Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	<i>L. Riaza</i>	
Federación Nacional del Trans- porte del UGT (Transportarbeiter)	<i>L. Riaza i. V.</i>	
<b>Schweden</b>		
Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	<i>J. Svensson G. Carlsson</i>	
Svenska Järnvägsmannaför- bundet (Eisenbahner)	<i>H. Blomgren E. Svensson G. Kolare C. Bladh R. Cederlund S. Lindroth H. Blomquist</i>	
Svenska Transportarbetare- förbundet (Transportarbeiter)	<i>S. Klinga R. Melander N. Peterson G. Carlsson E. Gustavsson J. Christensson</i>	
Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsingenieure)	<i>H. Lycke</i>	
Handelstjänstemannaförbundet (Zivilluftfahrt)	<i>R. Lindforss</i>	<i>H. Lindholm</i>
<b>Schweiz</b>		
Schweizerischer Eisenbahner- Verband	<i>H. Düby F. Felber</i>	<i>H. Staehli</i>



**Organisation:****Delegierte:****Berater:**

	<i>J. Wagner</i> <i>E. Rüfenacht</i> <i>C. Frey</i> <i>E. Agostinetti</i>	
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	<i>H. Leuenberger</i> <i>E. Hofer</i> <i>W. Beier</i>	
Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste	<i>H. Pfeiffer</i>	<i>Dr. V. Schiwoff</i>

**Tunesien**

Syndicat Tunesien du personnel civil de la marine (Zivilpersonal der Marine)	<i>Hatib Tliba</i>
Fédération Tunisienne des Ports et Docks (Hafenarbeiter)	<i>Bouraoui Abdelali</i>

**U. S. A.**

Railway Labor Executives' Association (Eisenbahner)	<i>A. E. Lyon</i> <i>G. Harrison</i> <i>E. L. Oliver</i> <i>T. S. Howieson</i> <i>W. P. Kennedy</i> <i>R. C. Coutts</i>
International Brotherhood of Teamsters (Kraftfahrer und Fuhrleute)	<i>D. Beck</i>
Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	<i>J. Hawk</i> <i>H. Johnson</i>
International Association of Machinists (Bodenpersonal der Zivilluftfahrt)	<i>R. Faupl</i>
Flight Engineers' International Association (Bordingenieure)	<i>W. D. Kent</i>
Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter)	<i>J. Horst</i>
National Maritime Union of America (Seeleute)	<i>S. Federoff</i> <i>J. J. Martin</i>
Airline Pilots' Association (Verkehrspiloten)	<i>R. Clausen</i>

**Geladene Gäste**

<i>Charles Lindley</i>	<i>G. Joustra</i>
<i>Karl Weigl</i>	<i>F. P. A. Landskroon</i>
<i>J. Brautigam</i>	<i>L. Veenstra</i>

### **Gastdelegierte**

<i>J. H. Oldenbroek</i>	I. B. F. G.
<i>J. Christensson</i>	Skandinavische Transportarbeiter-Föderation
<i>D. Follows</i>	Internationale Föderation der Vereinigungen der Verkehrspiloten
<i>F. Bialas</i>	Internationales Zentrum der freien Gewerkschafter im Exil

### **Beobachter**

<i>R. O. Barritt</i>	Britische Gesandtschaft
<i>J. Greenwood</i>	Britische Gesandtschaft
<i>L. White</i>	Gesandtschaft der USA
<i>D. Blanchard</i>	Internationales Arbeitsamt
<i>K. Y. Millian</i>	International Seafarers' Service Study Committee
<i>A. Novak</i>	Präsident des früheren tschechoslowakischen Verbandes des Lokpersonals
<i>J. Bosch</i>	
<i>M. Miolan</i>	Flüchtlingskomitee der
<i>N. Silfa</i>	Dominikanischen Republik
<i>J. Meskimen</i>	Office Foreign Assistance (USA)

### **Rechnungsprüfer**

*J. Haworth*

### **ITF-Sekretariat**

O. Becu — Generalsekretär

<i>Miss M. Anderson</i>	<i>Mrs. L. Kant</i>
<i>Miss E. Angel</i>	<i>V. Klatil</i>
<i>Miss T. Asser</i>	<i>Miss C. Liou</i>
<i>Mrs. I. Barea</i>	<i>L. Martínez</i>
<i>J. Berg</i>	<i>J. L. Merle</i>
<i>G. Berger</i>	<i>Miss T. Osborne</i>
<i>F. Braun</i>	<i>Mrs. E. Pemberton</i>
<i>I. Dahlbom</i>	<i>R. Santley</i>
<i>C. Godfrey</i>	<i>A. Spirig</i>
<i>K. Goding</i>	<i>Mrs. R. West</i>
<i>Miss W. Hesse</i>	<i>L. White</i>
<i>G. E. Ilg</i>	

## Rednerliste

	Seite
Agonsi, L. . . . .	275, 322
Barash, Z. V. . . . .	263
Becu, O. . . . .	240, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 293, 339, 391, 392, 394
Bialas, F. . . . .	280
Blomgren, H. . . . .	233
Braun, F. . . . .	341
Brosch, L. . . . .	309
Campbell, J. S. . . . .	291, 393
Christensson, J. . . . .	262, 292, 320
Conde, V. . . . .	269
Cousins, F. . . . .	259, 288, 291
Dekeyzer, R. . . . .	240, 282, 283, 355, 370
Devaux, G. . . . .	366
De Vries, P. . . . .	284, 348, 388
Düby, H. . . . .	303
Faupl, R. . . . .	378
Freund, R. . . . .	216, 370
Harrison, G. . . . .	298, 331
Haugen, I. . . . .	319
Heymann, Ch. . . . .	327
Hildebrand, H. . . . .	256, 276, 368
Horst, J. . . . .	254
Jahn, H. . . . .	212, 217, 271, 289, 290, 291, 303, 332, 339, 396, 397
Jonas, F. . . . .	214
Joustra, G. . . . .	397
Kanne, H. J. . . . .	343, 394
Kazakos, A. . . . .	269
Klinga, S. . . . .	287
Knight, J. . . . .	251, 286, 330
Koppens, H. W. . . . .	307, 363
Kummernuß, A. . . . .	267, 291
Lapeyre, R. . . . .	377
Lindley, Ch. . . . .	395
Martinez, L. . . . .	315
Metslov, N. . . . .	248, 389
Moreno, W. . . . .	256, 335
Nishimaki, T. . . . .	337
Oca, R. . . . .	326
Olah, F. . . . .	215
Oldenbroek, J. H. . . . .	235

	Seite
Pequeno, S. de A. . . . .	240, 246, 265, 277, 278
Riaza, L. . . . .	264, 333
Rümmele, O. . . . .	345
Salabarría, R. M. . . . .	260, 309
Schärf, Dr. A. . . . .	212
Scheffers, J. . . . .	285
Seibert, Ph. . . . .	308
Soares, J. . . . .	312
Steldinger, J. . . . .	392
Tennant, D. S. . . . .	252
Tliba, M. . . . .	257
Wälläri, N. . . . .	233, 288, 362
Weigl, K. . . . .	233
Yates, T. . . . .	264, 362, 383