

PROTOKOLL

ITF-KONGRESS

AMSTERDAM 1958

MIT BERICHTEN

FÜR DIE JAHRE

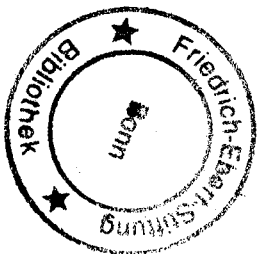
1956 UND 1957



LONDON

INTERNATIONALE TRANSPORT-
ARBEITER-FÖDERATION

ITF



Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Frankfurt am Main

X 2267

Inhalt

	Seite		Seite
Nachruf	5	Tagesordnung	159
Todesfälle	7	Eingereichte	
Einleitung	8	Resolutionen und Anträge . . .	160
I. Leitende Gremien und interne		Eröffnung des Kongresses	162
Angelegenheiten der ITF . . .	10	Ansprache des Präsidenten	165
II. Mitgliederbestand	22	Bericht über die Konferenz	
III. Beziehungen zu		der Eisenbahnersektion	234
Mitgliedsverbänden	35	Bericht über die Konferenz	
IV. Beziehungen zu		der Sektion der Arbeiter	
nichtangeschlossenen		im Straßentransport	240
Organisationen	43	Bericht über die Konferenz	
V. Verschiedene		der Sektion Binnenschifffahrt	244
gewerkschaftliche Aktionen . .	45	Bericht des Resolutionsausschusses .	247
VI. Regionale Tätigkeit	51	Bericht über die Konferenz	
VII. Tätigkeit der Sektionen	56	der Seeleutesektion	251
VIII. Beziehungen zu anderen		Bericht über die Konferenz	
Sektionen der internationalen		der Sektion Zivilluftfahrt . . .	254
Gewerkschaftsbewegung	112	Bericht über die Konferenz	
IX. Beziehungen zu		der Hafendarbeitersektion . . .	259
zwischenstaatl. Organisationen	117	Bericht über die Konferenz	
X. Verschiedenes		der Hochseefischer	264
Finanzbericht für die		Bericht über die Gemeinsame	
Jahre 1956 und 1957	125	Konferenz der Sektionen	
Regionale Tätigkeit	146	der Seeleute und Hafendarbeiter	267
		Liste der Delegierten	285

TEIL **II**

PROTOKOLL

Tagesordnung

1. Eröffnungs- und Begrüßungsansprachen
2. Ansprache des Präsidenten
3. a) Wahl des Mandatsprüfungsausschusses
b) Wahl des Resolutionsausschusses
4. Geschäftsordnung
5. Tätigkeitsbericht für die Jahre 1956 und 1957
6. Finanzbericht für die Jahre 1956 und 1957
7. Änderungen der Satzungen der ITF
8. Mitgliedsbeiträge
9. Regionale Tätigkeit
10. Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens
11. Eingereichte Entschlüsse und Anträge
12. Wahlen:
 - a) Generalrat
 - b) Exekutivkomitee
 - c) Geschäftsführender Ausschuß
 - d) Ausschuß der Rechnungsprüfer
 - e) Generalsekretär
13. Sitz der ITF
14. Termin und Ort des nächsten Kongresses

Eingereichte Resolutionen und Anträge

1. Abänderung von Artikel VI der Satzungen der ITF

- a) Der Kongreß beschließt, § 2 des Artikels VI der Satzungen der ITF wie folgt zu ändern:

„2. Der ordentliche Kongreß findet alle drei Jahre an einem vom Exekutivkomitee festzusetzenden Termin statt.“

Kommentar der antragstellenden Organisation

Ein Zeitabstand von nur zwei Jahren zwischen den Kongressen reicht für eine gründliche Verwirklichung der Beschlüsse eines Kongresses vor Beginn der Vorbereitungsarbeiten für den nächsten nicht aus, und daraus ergibt sich für das kleine Personal des Sekretariats sowie auch durch die ständig zunehmende Tätigkeit der Sektionen eine schwere arbeitsmäßige Überlastung.

Da die ITF eine weltweite Organisation geworden ist, ergibt sich daraus ferner, daß den Vertretern der ITF und ihrer Mitgliedsverbände in Anbetracht der Zeit, die sie auf Reisen verbringen müssen, in zwei Jahren für andere, ebenso wichtige und notwendige Arbeiten nur ein Mindestmaß an Zeit übrigbleibt.

Schließlich ergibt sich aus der Veranstaltung eines Kongresses alle zwei Jahre eine schwere finanzielle Belastung für die ITF und ihre Mitgliedsverbände, von denen viele kleine Gewerkschaften mit sehr beschränkten Mitteln sind, denen es schwer fällt, sich in dem von ihnen gewünschten Umfange an der Tätigkeit der ITF zu beteiligen.

Eingereicht von der französischen Eisenbahner-Föderation.

- b) Der Kongreß beschließt, § 2 von Artikel VI der Satzungen der ITF wie folgt zu ändern:

„2. Der ordentliche Kongreß findet alle drei Jahre an einem vom Exekutivkomitee festzusetzenden Termin statt.“

Eingereicht von den norwegischen Verbänden der Eisenbahner des Lokpersonals, der Transportarbeiter und der Seelute.

2. Mitgliedsbeiträge

„Der Kongreß beschließt, die gegenwärtig angewandte Methode der Berechnung der Mitgliedsbeiträge auf Grund einer gleitenden Skala abzuschaffen und an ihrer Stelle einen einheitlichen Beitrag von 5 d. je Mitglied und Jahr einzuheben.“

Eingereicht vom britischen Verband der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe.

3. Errichtung einer Sektion der ITF für Personal von Reisebüros und im Touristenverkehr im allgemeinen tätige Arbeitnehmer

Der Kongreß vertritt die Auffassung, daß das Personal der Reisebüros zu den in der Verkehrswirtschaft tätigen Arbeitnehmern zähle, da die Reisebüros darin eine wichtige Rolle spielen und die sozialen und wirtschaftlichen Belange dieses Personals in den meisten Fällen an die sonstigen Transportarbeiter gebunden sind. Da gegenwärtig weder im Rahmen der ITF noch der IAO ein Organ zur kollektiven Vertretung der Interessen des Personals der Reisebüros besteht, und da sich in den Reihen dieses Personals ein ausgeprägter und immer dringender werdender Wunsch nach Zusammenschluß bemerkbar macht, empfiehlt der Kongreß, innerhalb eines angemessenen Zeitraums im Rahmen der ITF eine Sektion ins Leben zu rufen, die insbesondere die Interessen des Personals der Reisebüros und der im Touristenverkehr tätigen Arbeitnehmer vertritt.

Eingereicht vom japanischen Verband des Personals der Reisebüros

4. Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Ostafrika

Der Kongreß stellt fest, daß in Ostafrika ein großer Mangel an geschulten Gewerkschaftsfunktionären besteht; daß die Transportarbeiter fast die Hälfte der gesamten ostafrikanischen Arbeiterschaft ausmachen, dennoch aber zum großen Teil unorganisiert sind; daß ein persönlicher Kontakt zwischen dem Sekretariat der ITF und ihren afrikanischen Mitgliedsverbänden und zwischen den afrikanischen Mitgliedsverbänden untereinander aus geographischen Gründen so gut wie unmöglich ist und daß die Ausweitung des Tätigkeitsbereiches der ITF in anderen Erdteilen meist auf die Errichtung von Regionalbüros zurückzuführen ist. Demgemäß beschließt der Kongreß, der Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Ostafrika Priorität einzuräumen, um an die Verwirklichung eines gewerkschaftlichen Schulungsprogramms zu schreiten und auch im Interesse einer engeren Fühlungnahme zwischen den afrikanischen Mitgliedsverbänden der ITF.

Eingereicht von den Verbänden der Transportarbeiter, Hafendarbeiter und dem afrikanischen Eisenbahnerverband von Tanganjika.

5. Gewerkschaftliche Freiheit in Ostafrika und Unterstützung von nicht selbständigen Ländern

Der Kongreß stellt fest, daß die gegenwärtige Arbeitsgesetzgebung in Britisch-Ostafrika verabschiedet worden ist, ohne die Organisationen der Arbeitnehmer zu Rate zu ziehen und daß diese Gesetzgebung eine Einschränkung der gewerkschaftlichen Freiheit beinhaltet. Der Kongreß beschließt, bei den ostafrikanischen Regierungen Protest gegen die Einschränkung der Koalitionsfreiheit einzulegen und ferner, den Ländern, die jetzt um ihre Unabhängigkeit kämpfen, allen möglichen Beistand zuteil werden zu lassen in dem Glauben, daß das Recht eines Volkes auf Selbstregierung ein grundlegendes Prinzip ist, das keinen Kompromiß zuläßt.

Eingereicht von den Verbänden der Transportarbeiter, Hafendarbeiter und dem afrikanischen Eisenbahnerverband von Tanganjika.

6. Beschäftigung von ausländischen Arbeitskräften in Nigerien

Der Kongreß stellt fest, daß der wichtigste Beitragsfaktor zu den schlechten Arbeitsbedingungen der nigerischen Hafendarbeiter die Beschäftigung von Arbeitskräften aus anderen Kolonien ist. Er beschließt daher, das Exekutivkomitee zu ersuchen, die Möglichkeit einer Zusammenkunft zwischen Vertretern der ITF und der Föderation der Arbeitgeber überseeischer Gebiete zu prüfen, deren Zweck darin bestünde, ausfindig zu machen, aus welchem Grunde an dieser Methode nach wie vor festgehalten werden müsse.

Eingereicht vom Verband der Hafendarbeiter von Nigerien und Kamerun

7. Schutz der Arbeiter vor Unfällen beim Beladen und Löschen von Schiffen

Der Kongreß beschließt, daß die ITF ernsthaft Maßnahmen erwägen möge, um Seeleute und Hafendarbeiter vor Unfällen beim Beladen und Löschen von Schiffen zu schützen. Obwohl Übereinkommen wie die Empfehlung der IAO über Arbeitsaufsicht (Seeleute) von Jahre 1926 und die abgeänderte Konvention der IAO über Unfallschutz von Hafendarbeitern vom Jahre 1932 bestehen, die von vielen maritimen Ländern ratifiziert worden sind, ist in dieser Hinsicht sehr wenig unternommen worden. Technische Mängel an Lade- und Löscheinrichtungen sind auf Schiffen verschiedener Nationalitäten nach wie vor gang und gäbe und haben zu einer Reihe von tödlichen Unfällen geführt.

Eingereicht vom finnischen Seelustverband.

Mittwoch, 23. Juli 1958

Vormittagssitzung

Der Präsident (Hans Jahn) eröffnet den Kongreß um 10 Uhr. Nach einer kurzen musikalischen Darbietung der Sänger der K.L.M. erteilt er dem Minister für soziale Angelegenheiten, Herrn Suurhoff, das Wort.

J. G. Suurhoff (Minister für soziale Angelegenheiten): Aus mehr als einem Grunde ist es für die Bevölkerung und Regierung der Niederlande eine große Ehre und ein noch größeres Vergnügen, den Kongreß der ITF willkommen heißen zu können. Viele Jahre lang war das Sekretariat der ITF in Holland ansässig, und zwar gerade in Amsterdam. Viele Männer der holländischen Gewerkschaften, z. B. Edo Fimmen, Oudegeest, Nathans und Oldenbroek, um nur einige wenige zu nennen, haben in der ITF eine wichtige Rolle gespielt, so daß ich sogar behaupten möchte, daß es hauptsächlich diesen Männern zu verdanken ist, daß die ITF das erste wahrhafte Berufsssekretariat im Rahmen der Gewerkschaftsinternationale wurde, das während vieler Jahre seinen Sitz in Amsterdam hatte und es sogar „Amsterdamer Internationale“ genannt wurde. Wir Gewerkschafter in den anderen Wirtschaftszweigen haben stets mit Bewunderung, aber auch etwas Neid auf die ITF hingeblickt, die tatsächlich auf internationalem Gebiet großen Einfluß ausübte, während im allgemeinen die anderen internationalen Berufsgruppen in jenen Jahren kaum mehr tun konnten als Dokumente auszutauschen, den Geist der internationalen Zusammenarbeit unter den Mitgliedern der angeschlossenen Gewerkschaften zu fördern und einen gewissen Einfluß auf die Entscheidungen der Internationalen Arbeitsorganisation auszuüben. Die ITF aber, dank dem internationalen Charakter der Seeschifffahrt, des Straßenverkehrs und der Eisenbahnen, hat einen konkreten Einfluß auf die Arbeitsbedingungen in den Industriezweigen, die ihr angeschlossenen waren, ausgeübt. Außerdem war die ITF imstande, den angeschlossenen Organisationen bei der Ausführung ihrer Aufgaben wirksame Unterstützung zu verleihen. Die ITF hat es fertiggebracht, in Länder vorzustoßen, wo die damalige Gewerkschaftsinternationale in der zwischen den Weltkriegen liegenden Zeit kaum einen Einfluß hatte. Wir in Holland waren daher stolz, einer solch starken internationalen Organisation Gastfreundschaft zu gewähren, und für viele holländische Gewerkschaften war es eine große Enttäuschung, als die ITF unter dem Druck der Verhältnisse ihr Sekretariat außerhalb Hollands einrichten mußte. Daher sind wir um so mehr erfreut darüber, daß wir Ihren Kongreß nun in unserem Lande willkommen heißen dürfen.

Wir haben aber noch mehr Gründe für unseren Stolz und unsere Freude. Seit alten Zeiten ist Holland eine Seefahrernation; viele Jahrhunderte hindurch war Amsterdam der größte Hafen der Welt. Holland verdankt seine Weltstellung nicht der Industrie, die unter dem Drucke der Not seit 1945 entwickelt wurde, sondern der Handelsschifffahrt und dem Transport. In holländischen Häfen wurden Männer geboren, die bei der Entdeckung und Erschließung von damals unbekanntem Weltteilen größte Bedeutung erlangten. Holländer waren unter den ersten, die die Weltmeere kartographisch erfaßten, die Holländer waren die ersten, die weite Seereisen unternahmen. In vielen Sprachen haben sich Worte und Ausdrücke eingebürgert, die auf die holländische Sprache zurückzuführen waren und sich alle auf die Schifffahrt beziehen. Rotterdam und Amsterdam gehören heute zu den größten Häfen der Welt; Städte, die früher an der Zuider See lagen, haben ihre Bedeutung für die Schifffahrt verloren. Wir sind für diesen Verlust dadurch entschädigt worden, daß der Luftverkehr und internationale Transport an ihre Stelle getreten sind, aber auch durch den grandiosen Aufschwung Rotterdams. Holland verdankt seine Prosperität zu einem großen Teil diesem internationalen Verkehr und aus diesem Grunde ist das wirtschaftliche Leben der Niederlande mit dem der ganzen Welt verbunden. In den Niederlanden müssen über 11 Millionen Menschen auf einem Gebiet von über 12 000

Quadratkilometer leben und einen schweren Existenzkampf führen. Seit 1945 haben sich Hunderttausende unserer Landsleute eine neue Existenz in überseeischen Ländern geschaffen und wir sind stolz darauf, daß sie weitgehend imstande waren, zum Aufschwung dieser Länder beizutragen, von denen so manche von unseren Vorfahren entdeckt und erschlossen wurden.

Seien Sie versichert, daß Sie in unserem Lande großes Verständnis finden werden für die Probleme, die Ihre weltumfassende Organisation zu meistern hat. Deshalb haben wir auch Ihren Beschluß, diesen Kongreß in den Niederlanden abzuhalten, mit Freuden begrüßt und wir sind stolz darauf, Sie hier willkommen heißen zu dürfen und Ihnen zu zeigen, was wir durch energische, schwere Arbeit geschaffen haben. In dieser Beziehung besteht große Ähnlichkeit zwischen dem Kampfe Ihrer Gewerkschaftsbewegung und den Erfahrungen, die wir hierzulande beim Kampf um unsere Existenz gemacht haben.

Es war der Gründer unserer kleinen Nation, Prinz van Oranje, der die berühmten Worte aussprach: „Nul n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer“ (Man braucht sich keinen Hoffnungen hinzugeben, um etwas zu unternehmen, es ist aber auch nicht notwendig, einen Erfolg zu sehen, um auszuharren.) Das ist der Geist, von dem Ihre Pioniere beseelt waren, als sie vor einem halben Jahrhundert ihren anscheinend hoffnungslosen Kampf um die Befreiung des Proletariats begannen.

Es ist der gleiche Geist, von dem die Holländer beseelt waren in ihrem Kampfe gegen die Unterdrückung. In diesem Geiste führen wir auch unsern Kampf gegen die ständige Gefährdung und Bedrohung unseres Landes durch das Meer, und der gleiche Geist ist es auch, der uns in unserem heutigen Kampfe für die Demokratie, soziale Gerechtigkeit und Humanität leiten sollte. Die freien Völker wissen, daß sie in der demokratischen Gewerkschaftsbewegung einen mächtigen Verbündeten haben.

Besonders aus diesem Grunde heiße ich Sie herzlich willkommen, auch im Namen meines Kollegen, des Ministers für Verkehr und Öffentliche Arbeiten, der leider nicht in der Lage ist, diesem Kongresse beizuwohnen. Ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Beratungen Ihres Kongresses nützlich und von vollem Erfolg begleitet sein mögen.

H. Jahn (Vorsitzender): Herr Minister! Wir danken Ihnen für Ihre freundlichen Worte und ich möchte Ihnen gleichzeitig auch im Namen des Kongresses zu Ihrem heutigen Geburtstag unsere herzlichen Glückwünsche aussprechen. Der ITF geht nichts verloren und es bleibt ihr nichts verborgen, auch nicht der Geburtstag eines Ministers.

Nun darf ich Herrn Bürgermeister *van Hall* von Amsterdam an das Mikrophon bitten.

G. van Hall: Geehrte Anwesende! Ich bin sehr erfreut darüber, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation als Tagungsort für ihren 25. Kongreß Amsterdam gewählt hat; Amsterdam, die Stadt, in der diese Föderation im Jahre 1919 neugegründet wurde und wo sich während mehr als 20 Jahren, der Sitz der ITF befand. Ich finde diese Wahl schon deshalb sehr glücklich, weil Amsterdam seine große Bedeutung als international orientierte Handels- und Industriestadt zum großen Teil der fortschrittlichen Entwicklung des Güterverkehrs zu verdanken hat.

In Amsterdam trifft man neben den großen Ozeandampfern, die die Verbindungen mit fernen Ländern aufrecht erhalten, viele Hunderte von Rheinkähnen und andere Fahrzeuge der Binnenschifffahrt an. Umgeben von einem dichten Netz von Eisenbahnlinien, Autostraßen und Kanälen hat sich unsere Hauptstadt zu einem Zentrum für Ein- und Durchfahrt entwickelt. Auf dem Flughafen Schiphol starten und landen Flugzeuge aus allen Teilen der Welt.

Der Senat von Amsterdam hat im Laufe der Zeit etliche Millionen in vielen kostspieligen Projekten investiert, die notwendig sind, um den ständig intensiver werdenden Verkehr an Land und zu Wasser und in der Luft bewältigen zu können. Dieses Geld ist sehr zweckmäßig verwendet worden, denn eine Stadt, die der heutigen Bedeutung des Verkehrs nicht Rechnung tragen würde, würde ihr eigenes Grab graben. In diesem Zusammenhang können Sie alle persönlich feststellen, daß der Senat dieser Stadt schon vor 3 ½ Jahrhunderten zu dieser Einsicht gekommen war, denn wo findet man in der Welt eine Stadt, in der neben dem weitverzweigten Straßennetz noch so viel Wasserstraßen gebaut wurden, die früher überdies noch von Speichern umsäumt waren.

In Anbetracht der Tatsache, daß ein gut organisierter Güterverkehr Wohlfahrt für die ganze Bürgerschaft bedeutet, ist es selbstverständlich, daß Amsterdam alle diejenigen zu schätzen weiß, die in der Verkehrswirtschaft tätig sind, und auch die Organisation, in der diese Arbeitnehmer vereinigt sind.

Ich heiße alle Delegierten der ITF, von denen viele wahrscheinlich eine lange und ermüdende Reise zurückgelegt haben werden, um hierher zu kommen, von Herzen willkommen in unserer Hauptstadt. Es gibt in Amsterdam sehr vieles zu sehen, was zur Erweiterung der Kenntnisse der Verkehrswirtschaft beitragen kann. Ich nehme deshalb ohne weiteres an, daß viele der Anwesenden die Gelegenheit nicht versäumen werden, um den Amsterdamer Verkehr an Ort und Stelle eingehend zu betrachten.

Abschließend möchte ich dem Wunsche Ausdruck geben, daß sich Ihre Diskussionen sehr fruchtbringend gestalten mögen und auch dazu beitragen werden, organisatorische und persönliche Beziehungen enger zu gestalten.

C. W. van Wingerden (Niederl. Gewerkschaftsbund): Liebe Freunde! Gestatten Sie mir, zunächst zu bemerken, daß die niederländischen Gewerkschaften es als eine große Ehre betrachten, daß der Kongreß Ihrer Internationale wieder in Amsterdam stattfindet. Ich brauche die Delegierten wohl nicht daran zu erinnern, daß zwischen der ITF und Amsterdam sehr enge Bande bestehen. Viele Jahre lang war die ITF in Amsterdam Zuhause und man darf es als eine Ehre für die niederländische Gewerkschaftsbewegung betrachten, daß die Niederlande von allem Anfang an eine führende Rolle bei der ITF gespielt haben. Gewisse Umstände haben dazu geführt, daß der Sitz Ihrer Internationale verlegt wurde. Aber ich freue mich, feststellen zu können, daß Sie Amsterdam nicht vergessen haben und daß Sie Ihren Kongreß hier durchführen. Wir haben Interesse an internationalen Problemen und wir wissen deshalb die Tätigkeit Ihrer Organisation über alles zu schätzen. Es war von jeher ein enger Zusammenhang vorhanden zwischen den Internationalen Berufssekretariaten einerseits und den Gewerkschaften andererseits. Die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg hat noch engere Bande zwischen uns geschaffen. Wir sahen uns nach dem Kriege vor gewaltige Probleme gestellt, die nicht national, sondern international durch die Zusammenarbeit aller gelöst werden müssen. Überall in der Welt herrscht Spannung infolge von Kämpfen und Auseinandersetzungen zwischen Ost und West. In diese Auseinandersetzungen ist auch die Gewerkschaftsbewegung verwickelt, sie teilt die Hoffnungen des kleinen Mannes, der sich nach dem Recht sehnt, in Frieden und Freiheit zu leben. Daher darf er sich auf den Schutz der Gewerkschaften berufen und verlassen. Die ITF ist dieser Verpflichtung voll und ganz nachgekommen. Darüber hinaus hat die ITF sich immer eingesetzt für Millionen anderer Menschen, die in den sogenannten Entwicklungsländern leben und die auch heute noch unserer Hilfe und unseres Beistandes bedürfen. Aus diesem Grunde möchte ich der ITF ganz besondere Anerkennung zollen. Ich anerkenne die große Arbeit, die Ihre Organisation auch an der Internationalen Arbeitsorganisation leistet und gebe meiner Überzeugung Ausdruck, daß dieser Kongreß eine Demonstration internationaler Solidarität sein wird und der Stärke und Macht Ihrer Organisation.

H. J. Kanne (Niederl. Verband der Arbeitnehmer im Binnenverkehr): Die niederländischen Mitgliedsverbände der ITF haben die Ehre diesen Kongreß unserer Internationale auf dem Boden unseres Heimatlandes zu begrüßen und wir heißen euch alle herzlich willkommen. Es ist euch wohl bekannt, daß gewissermaßen vom Anfang des Bestehens der ITF an die niederländischen Gewerkschaften sich als unentwegte Befürworter des Gedankens der internationalen Solidarität und Zusammenarbeit erwiesen haben. Sie haben ihren Beitrag geleistet, soweit sie dazu fähig und in der Lage waren. Meine Vorredner haben bereits darauf hingewiesen, daß das Sekretariat der ITF in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen in dieser Stadt seinen Sitz hatte und von Amsterdam aus entfaltete sie ihre Tätigkeit. Wir sind stolz darauf, Mitarbeiter aus unserer Bewegung gestellt zu haben. Ich erwähne insbesondere Edo Fimmen, der der ITF den Stempel seiner Persönlichkeit aufgedrückt hat. Ich erwähne auch seinen tüchtigen Nachfolger, Kollege Oldenbroek, der schließlich dazu berufen wurde, das Amt des Generalsekretärs des IBFG zu übernehmen.

Es ist eigentlich ganz erstaunlich und bemerkenswert, daß trotz dieser engen Bande erst jetzt, wieder ein Kongreß der ITF in dieser Stadt zusammengetreten ist. Der erste Kongreß der ITF, damals Allgemeine Versammlung genannt, trat 1904 hier zusammen, aber wir betrachten es als eine große Auszeichnung, in dieser Stadt den Kongreß zum zweiten Male willkommen heißen zu dürfen. Damals waren einige wenige Pioniere aus den westeuropäischen Ländern hier versammelt und sprachen über die Möglichkeiten gegenseitiger Hilfe und Beistandsleistung. Sie haben damals schon bewiesen, daß sie von Idealen beseelt waren, wenn auch international ihre Bemühungen noch von geringer Bedeutung waren. Damit haben sie aber den Grundstein für die weitere Entwicklung gelegt, die die ITF zu einer Weltorganisation der Transportarbeiterbewegung machte, die Millionen von Mitgliedern aus allen Kontinenten umfaßt. Aus bescheidenen Anfängen hat sich die ITF entwickelt – vor allem was ihre regionale Tätigkeit anbelangt – zu einer Organisation, deren Tätigkeit Schritt hält mit der Ausdehnung ihrer Mitgliedschaft. Die ITF beschränkte sich nie nur auf einen Gedankenaustausch. Sie hat auch bei den internationalen Organisationen einen wichtigen Beitrag geleistet, nicht nur dort, wo die sozialen Interessen der Transportarbeiter unmittelbar berührt wurden sondern auch wo es galt, wirtschaftliche Belange wahrzunehmen.

Ich möchte Ihre Geduld nicht länger in Anspruch nehmen und werde deshalb der Versuchung widerstehen, auf andere Zweige der wichtigen Tätigkeit unserer internationalen Föderation einzugehen. Die wenigen Hinweise, die ich mir erlaubt habe, genügen wohl, um aufzuzeigen, von welcher großen Bedeutung dieser Kongreß ist und welche Verantwortung und wichtige Aufgaben der ITF in nächster Zukunft zufallen. Dieser Kongreß wird Beschlüsse zu fassen haben, die die ITF in die Lage versetzen, diesen schwierigen Aufgaben gerecht zu werden.

Ansprache des Präsidenten

Meine sehr verehrten Gäste! Liebe Freunde aus aller Welt!

Ich schätze mich glücklich, Sie alle hier in der Metropole der Niederlande, dem alten, schönen und doch so weltoffenen Amsterdam im Namen des Exekutivkomitees und des Generalrates der Internationalen Transportarbeiter-Föderation begrüßen zu können.

Amsterdam! Der Name einer Stadt, der in den Reihen der ITF besonderen Klang hat; ein Name, der mit der Geschichte und den Geschicken der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf das engste verbunden ist.

Schon einmal, Im Jahre 1904 – vor nunmehr 54 Jahren –, tagte ein ordentlicher Kongreß der ITF in den Mauern dieser Stadt.

Von jenen, die an diesem Kongreß teilgenommen haben, weilt kaum einer mehr unter den Lebenden.

Hier wird der unbefangene Zuhörer die Frage stellen, welche Ursache es hatte, daß diese schöne Stadt an der Ijsselsee zwischenzeitlich nicht wieder einmal von der ITF als Konferenzort gewählt worden ist.

Diese Frage ist leicht beantwortet.

Amsterdam ist für die ITF viel mehr als eine Stadt zur Durchführung ihrer Konferenzen.

Amsterdam ist die Stätte der Wiedergeburt unserer großen und stolzen Organisation, nachdem die Wirren des 1. Weltkrieges ihre Tätigkeit zum Erliegen gebracht hatten und Sitz des Sekretariats der ITF bei Ausbruch des Weltkrieges Nr. 1 die Hauptstadt eines kriegführenden Landes, nämlich Berlin, war.

Noch während des Krieges wurde im neutralen Holland ein vorläufiges Büro der ITF errichtet, und nach Einstellung der Kampfhandlungen im Jahre 1918 unternahm der niederländische Transportarbeiterbund in engem Zusammenwirken mit den schwedischen Transportarbeitergewerkschaften Schritte zur Wiedererrichtung der ITF.

Im April 1919 wurde hier in Amsterdam eine Konferenz durchgeführt, auf der die Internationale Transportarbeiter-Föderation wiedergegründet wurde.

Hier an diesem Ort wurde das Sekretariat errichtet und der von uns allen hochgeschätzte und hochverdiente, leider allzu früh verstorbene Freund *Edo Fimmen* zum Generalsekretär gewählt.

Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges war Amsterdam Sitz der ITF.

Der Beginn der Kampfhandlungen machte dann eine Sitzverlegung nach London notwendig.

Die holländischen Organisationen des Transports und Verkehrs bildeten stets die Vorhut der ITF.

Einer der wesentlichsten Faktoren, der dem Gedanken der Bildung einer Transportarbeiter-Internationale zugrunde gelegen hat, war die Zusammenarbeit zwischen den Hafnarbeitern von Hollands größten Hafen Rotterdam und den britischen Seeleuten während des Rotterdamer Hafnarbeiterstreiks im Jahre 1896.

Hier wurde der erste und praktische Beweis für die Bedeutung einer internationalen Zusammenarbeit erbracht.

Gerade die niederländischen Organisationen waren es, die der ITF eine Reihe hervorragender Funktionäre zur Verfügung stellten, wie meinen bereits erwähnten verstorbenen Freund und Lehrmeister *Edo Fimmen*, Sekretär der ITF von 1919 bis 1923, Generalsekretär von 1923 bis 1942, gestorben in Cuernavaca, Mexiko.

Ihm zu Ehren gaben wir unserem Fonds zur Förderung der Gewerkschaftsbewegung in den in der Entwicklung begriffenen Ländern seinen Namen.

Ich nenne weiter *Nathan Nathans*, stellvertretender Generalsekretär und Sekretär der Eisenbahner- und Transportarbeitersektionen, der durch ein Flugzeugunglück im Jahre 1937 auf tragische Weise aus seiner Arbeit für die ITF gerissen wurde.

Weiter denke ich an *Arie Kievit*, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF und Präsident des Holländischen Transportarbeiter-Verbandes, verstorben im Jahre 1955.

Besonders freue ich mich aber, Namen einiger Freunde der holländischen Transportarbeiter-Bewegung nennen zu können, die heute noch unter uns weilen und die mit ihrer Arbeit für die ITF wesentlichen Anteil an ihren Erfolgen hatten.

Hier erwähne ich an erster Stelle meinen lieben Freund, den dem großen Teil der Delegierten und Gästen wohlbekannten Veteranen der Gewerkschaftsbewegung, *Johan Brautigam*, der seit 1910, als er zum ersten Male an einem ITF-Kongreß teilnahm, bis zum Jahre 1935 aktiv an der Arbeit der ITF teilgenommen hat.

Seine Heimatstadt Rotterdam hat am 18. Mai seinen achtzigsten Geburtstag zum Anlaß genommen, ihren verdienten Sohn zu ehren und seine lebenslange Arbeit für die Hafendarbeiter und Seeleute gebührend zu würdigen.

Ich erwähne unseren Kameraden *G. Joustra*, der viele Jahre innerhalb der ITF wirkte, um anläßlich unseres Kongresses in Stockholm im Jahre 1952 von der Arbeit im Exekutivkomitee der ITF Abschied zu nehmen.

Ich nenne weiter unsere Freunde *F. P. A. Landskroon* und *L. Veenstra*, beide Veteranen der Gewerkschaftsbewegung der niederländischen Transportarbeiter, regelmäßige und geehrte Gäste der Kongresse der ITF, der sie in den vergangenen Jahrzehnten so wertvolle Dienste leisteten.

Zum Ende meiner Aufzählung von Namen verdienter Freunde aus den Niederlanden – auf die Vollzähligkeit meiner Liste kann und will ich nicht Anspruch erheben – erwähne ich *Japie Oldenbroek*, der die Aufgaben des Generalsekretärs übernahm, als Edo Fimmen, von todbedrohender Krankheit gezeichnet, seine Funktion zur Verfügung stellen mußte.

Japie Oldenbroek hat bis zum Jahre 1949 als Generalsekretär der ITF gewirkt, bis ihn der Internationale Bund Freier Gewerkschaften zum Generalsekretär berief.

Der Überblick über einen bedeutsamen Abschnitt der Geschichte der ITF, den ich gegeben habe, die Namen so hervorragender Führer holländischer Herkunft unserer Internationale, die ich nannte, lassen erkennen, wie eng die Internationale mit dem Gastland dieses 25. Kongresses, den Niederlanden und ihrer Hauptstadt Amsterdam, verbunden ist.

In den vergangenen zwei Jahren, die seit unserem Kongreß in Wien im Jahre 1956 verstrichen sind, hat der Tod in unseren Reihen wieder reiche Ernte gehalten.

Nachfolgend genannte Kollegen sind von uns gegangen:

Cecil P. Alexander, Präsident des Seeleute- und Hafendarbeiterverbandes von Trinidad und des Gewerkschaftsbundes von Trinidad und Tobago. Er starb am 16. Februar 1956;

William P. Allen, von 1940 bis 1947 Generalsekretär des britischen Verbandes des Lokomotivpersonals und Mitglied des provisorischen Generalrats der ITF während des Krieges. Er starb am 4. Mai 1958;

Christian Borgland, gewesener Generalsekretär des Dänischen Seeleuteverbandes. Er starb am 30. Oktober 1956;

Jim Campbell, Mitglied des Generalrats, ehemaliges Mitglied des Geschäftsführenden Vorstandes und Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes. Er starb auf tragische Weise am 6. November 1957 infolge eines Verkehrsunfalls in Rußland;

Placido D'Mello, gewesenes Mitglied des Generalrats, Generalsekretär des indischen Transportarbeiter- und Hafendarbeiterverbandes. Er starb am 20. März 1958;

Willi Dorchain, Verwalter des Neuyorker Sekretariats der ITF. Er starb am 11. Juli 1956;

Ernst Fell, Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. Er starb am 19. November 1956;

James Figgins, ehemaliges Mitglied des Generalrats und des Exekutivkomitees, früherer Generalsekretär des britischen Eisenbahnerverbandes. Er starb am 28. Dezember 1956;

F. W. Franzén, ehemaliger Funktionär des schwedischen Eisenbahnverbandes. Er starb am 10. Juni 1957;

Gilberto Goliath, Generalsekretär des kubanischen Seeleuteverbandes. Er starb am 1. Juni 1956;

Kunitaro Hamada, ehemaliges Mitglied des Generalrats und Präsident des japanischen Seeleuteverbandes. Er starb im März 1958;

Ingvald Haugen, Vorsitzender des norwegischen Seeleute-Verbandes, Mitglied des Exekutivkomitees der ITF und der Seeleute-Sektion. Er starb infolge eines Herzschlages am 20. Juni 1958 in Oslo;

Tom Hollywood, Rechnungsprüfer der ITF, Präsident des britischen Eisenbahnverbandes. Er starb auf tragische Weise am 7. November 1957 infolge eines Verkehrsunfalls in Rußland;

J. K. F. Jensen, stellvertretendes Mitglied des Generalrats, Generalsekretär des dänischen Eisenbahnverbandes. Er starb am 27. Dezember 1957;

Charles Lindley, Mitbegründer und während vieler Jahre Präsident der ITF, einer der größten Pioniere der Gewerkschaftsbewegung. Er starb am 12. Oktober 1957, zwei Tage vor seinem 92. Geburtstag. Trotz seines hohen Alters war Charles Lindley bis zum letzten Augenblick eine markante Figur auf beinahe allen unseren Kongressen. Wir vermissen ihn schmerzlich auf diesem Kongreß;

Julius G. Luhrsén, Gründer und früherer Präsident des amerikanischen Zugführerverbandes. Er starb im Oktober 1956;

Harry Lundberg, Mitglied des Generalrats, Präsident des amerikanischen Seeleuteverbandes. Er starb am 28. Januar 1957;

Kapitän Ch. F. May, erster Vizepräsident des amerikanischen Schiffsoffizierverbandes. Er starb im Mai 1956;

Paul Perrin, Stellvertreter Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnverbandes von 1919 bis 1952. Er starb am 24. Juni 1958.

Philippe Physekis, Sekretär des griechischen Eisenbahnverbandes, er starb im September 1957.

William Stott, ehemaliges stellvertretendes Mitglied des Generalrats, ehemaliger Generalsekretär des britischen Verkehrsangestelltenverbandes. Er starb am 15. März 1956.

Jerker Svensson, jahrelanges Mitglied des Sektionsausschusses der Seeleute, Vorsitzender des schwedischen Seeleuteverbandes. Er starb am 30. Dezember 1956.

A. Thiopoulos, Mitglied des Generalrates, Generalsekretär des griechischen Hafenarbeiterverbandes. Er starb am 5. Januar 1957.

Spyros Vassiliados, Vorsitzender der griechischen Eisenbahnerföderation. Er starb am 30. Dezember 1956.

Sie alle waren Männer, die zeit ihres Lebens sich der Arbeit für unsere gute und gerechte Sache verschrieben hatten, die alle ihre Kräfte einsetzten, um den von ihnen vertretenen Transportarbeitern ein menschenwürdiges Leben zu sichern.

Sie haben ihre Kräfte nicht geschont, und mancher von ihnen wurde mitten aus dem pulsierenden Leben gerissen.

Die Erfolge unserer Arbeit, auf die wir mit berechtigtem Stolz schauen können, sind nicht zuletzt das Verdienst jener Männer, deren wir heute und hier gedenken.

Wir, die wir uns hier zusammengefunden haben, wollen geloben, unsere toten Freunde nicht zu vergessen und ihre Arbeit in ihrem Geiste weiterzuführen.

Sie haben sich zu Ehren unserer verstorbenen Freunde von ihren Plätzen erhoben, ich danke Ihnen.

Ehe ich mir gestatte, einige Aufschlüsse über die Arbeit der ITF im Berichtszeitraum zu geben, darf ich mich einer angenehmen Pflicht unterziehen und die Ehrengäste und Gäste begrüßen, die unserer Einladung gefolgt sind:

Seine Exzellenz J. G. Suurhoff, Minister für soziale Angelegenheiten und für Volksgesundheit;

Herr Dr. G. van Hall, Bürgermeister der Gemeinde Amsterdam;

Herr B. Ram, Stadtrat für Arbeitsangelegenheiten;

Herr W. L. de Vries, Generaldirektor der Schifffahrt;

Herr W. H. Marsh, Britischer Sondersekretär für die Beneluxländer;

Herr R. Murray, Vertreter der Kanadischen Gesandtschaft im Haag;

Herr Susing, Vertreter der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland im Haag;

Herr R. Migdal, Vertreter der Israelischen Gesandtschaft im Haag;

Herr E. Bell, Vertreter des Internationalen Arbeitsamts, Genf.

Als Vertreter befremdeter Organisationen weilen in unserer Mitte:

Kollege J. H. Oldenbroek vom IBFG;

Kollege C. W. van Wingerden vom Niederländischen Gewerkschaftsbund;

Kollegen W. Spiekman, M. ter Borch, A. S. Büning und *A. de Ruijter*,

Vertreter der in Holland ansässigen internationalen Berufssekretariate,

Kollegen J. Bartelski und *Z. L. Zeyfert* von der Internationalen Luftpiloten-Vereinigung, und

Kollege F. Bialas vom Internationalen Zentrum Freier Gewerkschaften im Exil.

Besonders herzlich begrüße ich unsere alten Freunde, die für die ITF so viel geleistet haben:

Frau Lily Krier, Luxemburg,

J. Brantigam, Holland,

K. Weigl, Österreich,

F. Landskroon, Holland,

R. Laan Sr., Holland,

L. Veenstra, Holland,

M. Leick, Luxemburg,

A. Staal, Holland,

A. Treurniet, Holland.

Unsere *Kollegen R. Bratschi* und *J. Jarrigion*, die wir ebenfalls eingeladen haben, konnten leider nicht kommen und entbieten unserem Kongreß ihre herzlichsten Grüße und Wünsche.

Eingangs meiner Ausführungen erwähnte ich den ersten Amsterdamer Kongreß, der vor nunmehr 54 Jahren im Jahre 1904 durchgeführt wurde.

Seit diesem Kongreß, es war der vierte in der Geschichte unserer Föderation, hat die ITF aus bescheidenem Anfang sich zu einer mächtigen, weitverzweigten internationalen Berufsorganisation entwickelt.

Zählte sie damals kaum mehr als insgesamt 200 000 Mitglieder, beheimatet in einem Dutzend fast ausnahmslos europäischer Länder, so sind heute nach 50 Jahren nahezu 6 Millionen Mitglieder aus 200 Verbänden und 62 Ländern der gesamten freien Welt mit uns verbunden.

Berücksichtigt man den Umstand, daß zahlreiche Verbände nur mit einer Teilmitgliedschaft angeschlossen sind, so kann man die vorher genannte Zahl um eine

weitere Million erhöhen und feststellen, daß die ITF 7 Millionen Arbeitnehmer des Verkehrs- und Transportwesens der ganzen Welt vertritt.

Das Wachstum der ITF während der seit dem Wiener Kongreß verflossenen zwei Jahre ist weniger gekennzeichnet durch die Zahl an neugewonnenen Mitgliedern als durch die besonders große Zahl neu aufgenommenen Organisationen; innerhalb der Berichtszeit wurden nahezu 60 Verbände aus etwa 20 Ländern als neue Mitglieder in die ITF aufgenommen.

Es ist bemerkenswert, daß die Mehrzahl der neuangeschlossenen Organisationen Ländern entstammt, die in Afrika, Lateinamerika und Asien gelegen sind.

Dieser Umstand beweist, welcher Wertschätzung sich die Arbeit der ITF in den in der Entwicklung begriffenen Ländern erfreut.

Diese Tatsache gibt vor allem Aufschluß über die Erfolge der regionalen Tätigkeit unserer Internationale in Gebieten, wo die Gewerkschaftsbewegung im Begriffe ist, erste Schritte zu gehen und dort naturgemäß mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Der regionalen Tätigkeit hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation zunehmend mehr Aufmerksamkeit geschenkt und ihre Bedeutung durch die im Jahre 1957 erfolgte Einrichtung der Stelle eines Leiters für regionale Angelegenheiten im Sekretariat der ITF besonders unterstrichen.

Es ist die Aufgabe des Leiters dieser Stelle, unter der Aufsicht des Generalsekretärs die sich ausweitende regionale Tätigkeit der ITF zu planen und zu koordinieren.

Darüber hinaus wurde ein ständiger Unterausschuß für regionale Fragen errichtet, und das Exekutivkomitee erfuhr durch zusätzliche Regionalmitglieder aus Afrika, Asien und Lateinamerika eine Erweiterung.

Es ist vorgesehen, ein Regionalbüro in Afrika zu errichten; die Vorarbeiten dazu sind weit gediehen.

Im Zuge der Intensivierung dieses Bereichs unserer Tätigkeit wurden zahlreiche Besuche in Afrika, Asien und Lateinamerika durchgeführt.

Von besonderer Bedeutung waren:

Entsendung einer Delegation in lateinamerikanische Länder in April und Mai 1956, eine umfangreiche Rundreise des Generalsekretärs durch afrikanische Länder in der ersten Hälfte des Jahres 1957,

Reisen des Regionalvertreters der ITF für Asien nach Singapur im Jahre 1957 und Gespräche des Leiters für regionale Angelegenheiten in Indien und Japan anlässlich einer ITF- bzw. einer gemeinsamen Mission der ITF und des IBFG in diesen Ländern im Jahre 1957.

Wir alle wissen, daß die Förderung der Gewerkschaftsbewegung in den in der Entwicklung begriffenen Ländern schwere finanzielle Opfer fordert.

Es drängt mich, hier von dieser Stelle aus allen jenen in glücklicheren Ländern zu danken, die durch ihre finanzielle Unterstützung die Durchführung dieser Arbeit möglich gemacht haben.

So wichtig auch die finanziellen Mittel zur Bewältigung der aufgezeigten Aufgaben sind, zu leisten hat sie der Funktionär.

Deshalb war die Erweiterung des Exekutivkomitees notwendig, deshalb wurde die Stelle des Leiters für regionale Angelegenheiten geschaffen.

Deshalb aber auch sah sich der Generalsekretär, unser Freund Omer Becu, genötigt, wegen der übergroßen Last, die die Arbeit in der ITF ihm aufbürdete, sein Amt als Präsident des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften zur Verfügung zu stellen.

Ich glaube mich mit diesem Kongreß einig zu wissen, wenn ich in seinem Namen Omer Becu für den Entschluß danke; steht doch damit seine große Schaffenskraft, sein Wissen und Können ungeteilt unserer Berufsinternationale zur Verfügung.

Wenn wir Vorgänge auf unserem Erdball in der abgelaufenen Berichtsperiode sichten und werten, stellen wir fest, daß ein Ereignis aus unserer Sicht als internationale Gewerkschafter alles überschattet: der heldenmütige Kampf der ungarischen Arbeiter für die Freiheit, gegen bolschewistische Diktatur und Terrorherrschaft.

Der Sieg, der Ungarns Arbeitern greifbar nahe schien, durch die russische Rote Armee wurde er ihnen wieder entrissen.

Sie wurden geschlagen und vor wenigen Wochen Imre Nagy und Pal Maleter hingerichtet, Kommunisten, die die Liebe zu ihrem Vaterlande, ihrem Volke und der Freiheit höher schätzten als ihre Verpflichtung gegenüber einem wortbrüchigen, menschen- und menschenrecht-verachtenden Regime.

Durch Wortbruch gelangten sie in die Hände ihrer Henker, und dieser Wortbruch riß den Vorhang der Illusionen entzwei, der in den zurückliegenden Monaten seit dem blutigen Aufstand in Ungarn so manchem schöne Träume vorgaukelte.

Wir Männer von der ITF haben uns solchen Träumereien nicht hingegeben, wir haben alles getan, was in unserer Macht stand, um zu helfen und Schmerzen zu lindern.

Wir wissen um die Brutalität jener Kräfte, die den Aufstand der gequälten ungarischen Arbeiter niederschlugen.

Unser Kampf dient wie oh und je der Freiheit, und das Heldentum von Ungarns Arbeitern wird uns stets Vorbild sein.

Der Kampf gegen totalitäre Diktatoren wird auch in anderen Ländern weitergeführt, so z. B. in Spanien, wo der Kampf gegen die Unterdrückung der politischen und gewerkschaftlichen Freiheit sowohl im Lande selbst, als auch vom Auslande her, weitergeführt wird.

Im Berichtszeitraum haben sich auf sozialpolitischem Gebiete wesentliche Dinge getan, die für die Arbeitnehmer des Transport- und Verkehrswesens von besonderer Bedeutung waren.

So haben in Europa neun Länder eine Konvention abgeschlossen, die den Schutz der Transportarbeiter im internationalen Verkehr zum Ziele hat.

Acht Staaten bereiten einen Vertragsabschluß vor, wonach geflüchtete Seeleute das Recht erhalten sollen, sich in den vertragsschließenden Ländern legal aufzuhalten. Zu Beginn dieses Jahres haben sechs europäische Länder durch die Errichtung des Gemeinsamen Marktes einen wichtigen Schritt zur Harmonisierung ihrer wirtschaftlichen und politischen Beziehungen unternommen und in diesem beschränkten Bereich Maßnahmen zur Integration und Koordinierung des Verkehrs im internationalen Rahmen geleitet, ein Vorhaben, das seit langem besonderes Anliegen der ITF ist.

Auf dem Gebiete der Seeschifffahrt wurde eine seit Jahren von der ITF erhobene Forderung nach Errichtung einer zwischenstaatlichen Schifffahrtsorganisation, ein Sonderinstitut der Vereinten Nationen, verwirklicht und damit die erste zwischenstaatliche Stelle für Seeschifffahrt geschaffen.

Die Konferenz der Vereinten Nationen über internationales Seerecht hat zwar einige befriedigende Ergebnisse erzielt, ist aber in anderen bedeutenden Fragen ohne Erfolg geblieben.

Auf dieser Konferenz wie auf der unmittelbar folgenden Schifffahrtskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat die ITF erneut auf das Problem der sogenannten „Schattenflaggen“ hingewiesen.

Eine von der Seerechtskonferenz angenommene Konvention sowie eine Empfehlung der Schifffahrtskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation über besondere Bestimmungen für Seeleute an Bord von Schiffen nicht traditioneller Schifffahrtsländer bedeuten einen bedeutsamen Fortschritt im Kampf der ITF gegen die „Schattenflaggen“.

Ich brauche nicht zu versichern, daß dieser Kampf mit aller Schärfe weitergeführt wird.

Die ITF beteiligte sich aktiv und mit Erfolg an den Beratungen internationaler Körperschaften, die befugt sind, Konventionen und Verträge zu entwerfen, die geeignet sind, die Verbesserung der Lage der Transportarbeiter in aller Welt zu bewirken.

Das Einschreiten der ITF und ihrer Mitgliedsverbände führte in vielen Fällen zur Beilegung von Streitfällen, die die Mitglieder in verschiedenen Ländern unmittelbar betrafen.

Diese Erfolge zeugen von dem großen Einfluß und dem hohen Ansehen, dessen sich die ITF erfreut.

Bei der Fülle der Arbeit, die sich aus der Lösung der täglich neu auftauchenden Tagesprobleme ergibt, verliert die ITF nicht die Aufgaben aus den Augen, die in der Zukunft anstehen werden und für die wir uns zu rüsten haben.

Auf unserem Kongreß, zu dem wir hier zusammengetreten sind, werden wir die Aufgaben für die künftige Arbeit darlegen, sie prüfen und in der Rangfolge ihrer Bedeutung werten.

Wir werden aber auch die Arbeit der vergangenen zwei Jahre sichten und ihre Methodik beleuchten und Änderungen vornehmen, wenn die erzielten Ergebnisse kritischer Wertung nicht standhalten.

Anläßlich unseres Wiener Kongresses teilte ich mit, daß ich einer Einladung des seinerzeit amtierenden Präsidenten der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, Minister Seebohm, zur Teilnahme an der Verkehrsministerkonferenz nachkommen würde, um die Mitglieder dieser Konferenz mit der Verkehrskonzeption der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vertraut zu machen.

Ich darf heute feststellen, daß der damals begangene Weg zu guten Erfolgen geführt hat, das Prestige der ITF gestärkt wurde und die Vertreter der ITF auf den Europäischen Verkehrsministerkonferenzen bedeutende Beiträge geleistet haben, die nicht ohne positive Auswirkungen auf die europäischen Eisenbahnen und die bei ihnen tätigen Eisenbahner bleiben werden.

Ich möchte aber den Beratungen des Kongresses und der verschiedenen Sektionen oder den Ausführungen des Generalsekretärs, meines Freundes Becu, nicht zu viel vorwegnehmen und mich darauf beschränken, hier festzustellen, daß die ITF in den vergangenen zwei Jahren bedeutende Erfolge zu erzielen vermochte.

Die unablässige Verfolgung unserer gesteckten Ziele bringt uns auf dem steilen und mühevollen Wege weiter, den die ITF seit ihrer Gründung eingeschlagen hat.

Und fallen nicht auf Teilgebieten Erfolge ins Auge, an deren Verwirklichung wir selber in so knapper Frist nicht zu hoffen wagten ?

Hier denke ich im besonderen an die Verkürzung der Arbeitszeit in verschiedenen Transportzweigen einer ganzen Reihe von Ländern.

Die allgemeine Entwicklung in der Berichtsperiode zeigt eine positive Tendenz.

Eingehend dargelegt und im einzelnen bewertet finden wir die Arbeit der ITF der vergangenen zwei Jahre im Tätigkeitsbericht wieder, der den Delegierten schriftlich unterbreitet wurde und den unser Generalsekretär mündlich ergänzen wird.

Vorab will ich schon jetzt feststellen, daß die Gesamtheit unserer Arbeit sich als Erfolg darstellt, wobei gesehen werden muß, daß die Entwicklung auf den einzelnen Teilgebieten nicht immer so schnell und im positiven Sinne vorangegangen ist, wie wir das gewünscht hätten.

Vergessen wir nicht die *Gegenwirkung jener breiten Interessenkreise, gegen deren eigensüchtige Interessen unsere Erfolge erstritten werden mußten.*

Ganz allgemein glaube ich aber an den Zeichen der Zeit feststellen zu können, daß wir auf dem Sektor unserer internationalen Arbeit einer Epoche entgegengehen, in der Erfolge in kürzerer Zeit zu erringen sind als in den vergangenen Jahrzehnten.

Dabei möchte ich der Hoffnung Ausdruck geben, daß die Abschwächung der Wirtschaftskonjunktur nicht weiter voranschreitet, weil eine solche Entwicklung sich ungünstig auf die Arbeit unserer Berufsinternationale auswirken müßte.

Ein Rückschlag wäre bedauerlich, würde uns aber nicht mutlos machen.

Die ITF hat in ihrer nunmehr über 60jährigen Geschichte Perioden steilen Aufstiegs mit großen Erfolgen, aber auch Rückschläge und schwere Krisen erlebt.

In zwei Weltkriegen wurde ihre Tätigkeit unterbrochen, nie aber aufgegeben wurde der Kampf für die soziale Gerechtigkeit für die Arbeitnehmer des Transports und Verkehrs in aller Welt.

Die Geschichte der ITF ist ein eindrucksvoller Beweis für die immerwährende Kraft internationaler Solidarität.

Das Bewußtsein, daß viele Millionen Transportarbeiter der freien Welt in diesem Kampf mit uns sind, beflügelt unsere Arbeit und läßt uns mutig in die Zukunft sehen.

In diesem Sinne wünsche ich unserem 25. Kongreß eine erfolgreiche Arbeit.

Mittwoch, den 23. Juli 1958

Nachmittagssitzung

Punkt 3 der Tagesordnung: Wahl der Mandatsprüfungs- und Resolutionsausschüsse

Der Generalsekretär: Auf den Sitzungen des Exekutivkomitees vor dem Kongreß wurde die Frage der Zusammensetzung der beiden unter Punkt 3 der Tagesordnung erwähnten Ausschüsse besprochen. Hinsichtlich des Mandatsprüfungsausschusses schlägt das Exekutivkomitee vor, daß er aus neun Mitgliedern bestehen solle, und zwar je eines aus den folgenden Ländern bzw. Weltteilen: Afrika, Asien, Belgien, Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Lateinamerika, Nordamerika und Skandinavien. Der Resolutionsausschuß sollte im Einklang mit dem Vorschlag des Exekutivkomitees aus zwölf Mitgliedern bestehen, und zwar je eines aus den folgenden Ländern oder Weltteilen: Afrika, Asien, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Österreich, Lateinamerika, Niederlande, Neuseeland, Skandinavien, den USA und Schweiz.

(Der obige Vorschlag des Exekutivkomitees und der Entwurf der Tagesordnung - Punkt 4 - werden vom Kongreß gutgeheißen.)

Punkt 5 der Tagesordnung: Tätigkeitsbericht 1956/57

Der Generalsekretär: Zum Tätigkeitsbericht, der dem Kongreß vorgelegt worden ist, möchte ich einige einleitende Worte sagen. Dieser Bericht stellt nur eine gedrängte Zusammenfassung unserer Tätigkeit in den vergangenen zwei Jahren dar. Anstatt auf Einzelheiten einzugehen, möchte ich mich auf einige wenige allgemeine Kommentare beschränken.

Zunächst glaube ich feststellen zu dürfen, daß der immer repräsentativere Charakter unseres Kongresses Anlaß zur Genugtuung geben muß. Noch nie zuvor sind hier so

viele Delegierte so vieler Gewerkschaften und aus so vielen Ländern vertreten gewesen. Aus dem Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wird hervorgehen, daß dem Kongreß 305 Vertreter von 120 Organisationen aus 41 Ländern beiwohnen, wodurch alle früheren Kongresse bei weitem übertroffen werden. Ohne Zweifel handelt es sich hier um eine sehr bemerkenswerte Auswirkung der fortgesetzten und überaus raschen Fortschritte, die unsere Föderation erzielt hat. Auf eine wahrhaft internationale Struktur konnten wir bereits kurz nach dem Ende des zweiten Weltkrieges Anspruch erheben, im Gegensatz zu der Lage vor dem Kriege, als unserer Föderation nur 28 Länder angehörten. Jetzt kann man sagen, daß wir so gut wie in jedem Lande der freien demokratischen Welt Fuß gefaßt haben. Seit 1956 hat sich unser Mitgliederstand um eine Million erhöht und beträgt nunmehr fast sieben Millionen. Die Zahl der Mitgliedsverbände hat sich von 143 auf über 200 erhöht. Im Tätigkeitsbericht wird eine Zahl von 190 angeschlossenen Organisationen genannt, im Laufe dieses Jahres hat das Exekutivkomitee jedoch dem Beitritt von weiteren 15 oder 16 Organisationen zugestimmt. Die Zahl der in der ITF vertretenen Länder hat sich von 48 auf 62 erhöht, ein äußerst bemerkenswerter Zuwachs. Einen solchen riesigen Schritt vorwärts hätte niemand voraussehen können. Die Pioniere unserer Bewegung, von denen einige heute unsere Gäste sind, können stolz darauf sein, daß die Arbeit, die sie begonnen haben, von einem solchen Erfolg begleitet war.

Dieser Mitgliederzuwachs bringt jedoch auch eine Verantwortung mit sich, vor der man manchmal fast zurückschreckt. In den vergangenen beiden Jahren ist ein beträchtliches Arbeitspensum geleistet worden. Denken wir z. B. an die zahlreichen Konferenzen und Kongresse, denen wir beiwohnen mußten – die nicht direkt mit der ITF im Zusammenhang stehenden betrug 54, dazu kommen unsere eigenen Sektionskonferenzen – 5 der Seeleute, 9 der Hafentarbeiter, 2 des Personals der Zivilluftfahrt, 2 der Eisenbahner, 2 der Arbeiter im Straßentransport, 2 der Hochseefischer und 4 der Binnenschiffer. Dennoch handelt es sich dabei nur um einen kleinen Teil unserer Tätigkeit.

Der Großteil unserer Zeit und unserer Arbeit wird heutzutage unserer regionalen Tätigkeit gewidmet. Ich persönlich freue mich besonders über die große Zahl der Delegierten aus Afrika, Asien und Lateinamerika, die diesem Kongreß beiwohnen. Daß wir sie hier begrüßen dürfen, ist ohne Zweifel unserer Tätigkeit auf regionaler Ebene zuzuschreiben.

Ich möchte an dieser Stelle jedoch betonen, daß die Gewerkschaften unserer Kollegen aus diesen Weltteilen wohl schwächer sein mögen als jene in den Niederlanden, in Europa oder den Vereinigten Staaten, daß wir aber nichtsdestoweniger alles unternehmen werden, um sie zu stärken und zu entwickeln, damit wir gemeinsam für eine rasche Hebung ihres Lebensstandards und die Unterdrückung jeder Form des Kolonialismus oder Feudalismus und für das Selbstbestimmungsrecht der Völker dieser Länder kämpfen können.

In diesem Zusammenhang möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf den Abschnitt über internationale Solidaritätsaktionen lenken. Ich bin überzeugt, daß in diesem Abschnitt die wichtigste Begründung unserer Existenzberechtigung und die Rechtfertigung unseres Anspruches auf den Geist wahrhafter internationaler Solidarität, gleichzeitig aber auch auf revolutionären Kampfgeist enthalten ist. Wir können mit Stolz auf unsere Entwicklung zurückblicken. Wir sind in der Lage gewesen, jedem an uns gerichteten Appell unserer Mitgliedsverbände um Beistand bei ihren vielen Kämpfen, Arbeitskonflikten und Streiks Folge zu leisten. Diejenigen von Euch, die direkt in derartige Kampfmaßnahmen verwickelt gewesen sind, werden gewiß bestätigen können, daß kein an unsere Internationale in Zeiten der Not gerichtetes Ansuchen um Beistand jemals unbeantwortet geblieben ist. Ich möchte sogar behaupten, daß unser Beistand in vielen Fällen ausschlaggebend für den erfolgreichen

Ausgang einer Aktion gewesen ist. Dabei möchte ich jedoch nicht versäumen, allen unseren Mitgliedsverbänden, die einen solchen Beistand durch ihre spontane Beitragsleistung ermöglicht haben, meinen aufrichtigen Dank auszusprechen. So wollen und müssen wir zusammen weitermachen, wenn wir nicht nur im Geiste unserer Satzungen arbeiten sollen, sondern auch im Geiste der Gründer unserer großen Internationale.

Der vorliegende Bericht stellt das Ergebnis unserer gemeinsamen Tätigkeit und der ausgezeichneten Zusammenarbeit im Rahmen des Sekretariats dar. Ich bitte Euch um jede nur irgendwie mögliche positive Kritik an diesem Tätigkeitsbericht.

H. J. Kanne: (Verband der Arbeitnehmer im Binnenverkehr, Niederlande.) Der Tätigkeitsbericht zeugt vom Umfang, der Mannigfaltigkeit und Bedeutung der Arbeit, die die ITF während der Berichtsjahre geleistet hat. Man kann sich an Hand des Berichtes auch ein klares Bild machen von dem, was der Generalsekretär und das Personal der ITF an Initiative, Sorgfalt und Arbeitsintensität zu leisten haben werden.

Die Delegation meines Verbandes erachtet es nichtsdestoweniger für angezeigt, einerseits unsere Anerkennung zum Ausdruck zu bringen, was bereits von unserer Internationale geleistet werden konnte, andererseits aber die dringenden Aufgaben für die nächste Zukunft zu unterstreichen. Dabei müssen die praktischen Möglichkeiten, die unserer Organisation offenstehen, sowie Möglichkeiten der Verbesserung ihres organisationstechnischen Apparates geprüft werden.

Bei meinen Begrüßungsworten habe ich kurz auf die Entwicklung der Aufgaben und Pflichten unserer Internationale hingewiesen. Insbesondere nach dem zweiten Weltkrieg entwickelte sie sich von einer die Transportarbeiter der ganzen Welt zum Zusammenschluß und zu gegenseitiger Solidarität aufrufenden Organisation, die jedoch ihre Wurzeln fast ausschließlich in der alten Welt hatte, zu einer Weltorganisation von 6 ½ Millionen Arbeitnehmern in 167 Gewerkschaften aus 62 Ländern in allen Weltteilen. Dennoch aber sollten wir uns darüber im klaren sein, daß wir trotz alledem mit der Erfassung der Arbeiter in einer Anzahl von Ländern und Weltteilen erst am Anfang unserer Arbeit stehen. In der ganzen Welt wird eine zielbewußte und verantwortliche Gewerkschaftsbewegung gegründet werden müssen und dabei werden wir eine wichtige Rolle zu spielen haben.

Die technische, wirtschaftliche und politische Entwicklung der Welt hat überdies dazu geführt, daß die Erfolgsaussichten der Bemühungen um Verbesserung der sozialen Lage der Transportarbeiter immer mehr von internationalen Faktoren abhängig wird. Viel öfter als früher muß die ITF eingeschaltet werden, um Maßnahmen auf internationaler Ebene zu koordinieren und bei ihrer Durchführung behilflich zu sein. Dabei kann es jedoch keineswegs bleiben.

Die gleiche Änderung der internationalen Lage, die der ITF auf sozialpolitischem Gebiete eine Schlüsselstellung verschafften, zwang sie auch auf wirtschaftspolitischer Ebene eine Rolle zu spielen – sogar eine wichtige –, da wirtschaftliche Lage der verschiedenen Länder, wie überhaupt die der ganzen Welt, von größter Bedeutung ist für die Möglichkeiten, den sozialen Standard der Arbeiter zu erhöhen. Dazu kommt die Notwendigkeit, die Wirtschaft der sogenannten Entwicklungsländer so zu entwickeln, daß auch dort die Voraussetzungen für menschenwürdiges Leben der Bevölkerung geschaffen werden.

Es erfüllt uns mit Stolz, daß es die ITF war, die bereits auf der Konferenz der Eisenbahnersektion 1930 in Madrid die Frage der wirtschaftlichen Koordinierung der Binnenverkehrsmittel auf die Tagesordnung brachte. Ein weiteres Beispiel für den Weitblick und das konstruktive Denken unserer ITF ist die Tatsache, daß bereits 1942, während des Weltkrieges also, die ITF der damaligen noch freien Welt

sich beschäftigte mit den Fragen des wirtschaftlichen Wiederaufbaus der Verkehrswirtschaft im kriegsverwüsteten und zerstörten Europa und bereits damals den Weg zeigte zu einer überstaatlichen Organisation, zum Zwecke der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrs. Insbesondere seit der Befreiung hat sich die sozialpolitische Tätigkeit der ITF sehr schnell entwickelt; sie unterhält jetzt Beziehungen zu praktisch allen zwischenstaatlichen Organisationen, in deren Rahmen die Lage der Transportarbeiter entweder direkt oder durch wirtschaftspolitische Maßnahmen verbessert werden kann.

Wie eingangs erwähnt, hatte die Delegation meines Verbandes vor allem das Bedürfnis, ihre Anerkennung für die von der ITF geleistete Arbeit zum Ausdruck zu bringen. Gleichzeitig aber sind wir uns nur allzusehr der gigantischen Aufgaben bewußt, mit denen sich das Sekretariat in der nahen Zukunft auseinanderzusetzen haben wird.

Nun müssen wir uns fragen, ob wir wirklich ehrlich davon überzeugt sind, daß die ITF mit dem bestehenden Apparat imstande sein wird, diese Aufgaben zu bewältigen. Ich will nicht verheimlichen, daß wir darüber ernsthafte Zweifel hegen. Wir sind nämlich der Meinung, daß jetzt schon die Erledigung aller notwendigen Aufgaben durch den Personalmangel im Sekretariat sehr erschwert wird. Überraschend ist das keineswegs, wenn man bedenkt, daß heute dort nur zwei Mitarbeiter mehr tätig sind als seinerzeit in Amsterdam.

Unsere Anerkennung der Leistungen des Sekretariats wird in keiner Weise beeinträchtigt, wenn wir feststellen, daß die Folgen des Personalmangels sich nur zu deutlich gezeigt haben. Unterlagen für verschiedene Konferenzen treffen wiederholt so spät bei den angeschlossenen Verbänden ein, daß den Delegierten die Zeit für ein gründliches Studium fehlt. Das trifft auch auf diesen Kongreß zu. Wir sehen ein, daß es unter den gegenwärtigen Umständen nicht anders sein konnte.

Wir wollen nur die besondere Aufmerksamkeit des Kongresses auf diesen beunruhigenden Sachverhalt lenken und damit die Grundlage schaffen für eine Diskussion über Wege und Mittel, die ITF in die Lage zu versetzen, ihre Aufgaben in der Zukunft auf die erfolgversprechendste Weise zu erledigen. Wir wollen auch vermerken, daß die zur Verfügung stehenden Mitarbeiter in ihrem Bestreben, ihr Bestes zu geben, gesundheitlich geschädigt werden. In diesem Zusammenhang will ich nicht verheimlichen, daß wir uns insbesondere wegen der beruflichen Überlastung unseres Generalsekretärs, Omer Becu, Sorgen machen. Schließlich dreht sich alles um den Generalsekretär.

Wir sind doch wirklich der Ansicht, daß die Schaffung und Vertiefung organisatorischer Verbindungen in einer Föderation mit Aufgaben wie unsere bereits mehr als die Arbeitskraft eines Mannes in Anspruch nimmt. Und wir fragen uns, ob wir nicht verpflichtet sind, ihn von der Verantwortung für fünf Sektionen zu befreien, indem wir ihm einen oder mehrere Assistenten zur Verfügung stellen.

Wenn es sich nur um eine Geldfrage handelt, werden wir das nötige veranlassen müssen, damit die ITF die Aufgaben, die wir ihr auferlegt haben, bewältigen kann. Sollte sich das Sekretariat jedoch aus anderen Gründen nicht entsprechend befähigtes Personal verschaffen können, so werden wir auch daraus die Konsequenzen ziehen müssen.

Schließlich noch eine Bemerkung. Die Erfahrung hat eindeutig gezeigt, daß ein Teil der Fragen, mit denen sich die ITF zu beschäftigen hat, einen spezifischen regionalen Charakter aufweist.

Die Frage stellt sich also, ob wir diesem Tatbestand nicht Rechnung tragen und wenigstens für gewisse Sektionen einen regionalen Apparat schaffen sollten. Wir wollten diese Tatsachen herausstellen, um durch eine Diskussion hierüber ein

Gleichgewicht zwischen den Zielsetzungen unserer ITF und den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln herbeizuführen.

S. de Pequeno (brasilianische Transportarbeiter-Föderation): Ich habe den Bericht des Generalsekretärs gelesen und möchte Kollege Becu im Namen der brasilianischen Transportarbeiter-Föderation zu seiner ausgezeichneten Arbeit gratulieren. Mit verhältnismäßig beschränkten Mitteln ist ein gewaltiges Arbeitspensum geleistet worden.

In Lateinamerika hat die ITF überaus rasche Fortschritte verzeichnen können. Das mexikanische Büro hat mit den ihm zur Verfügung stehenden bescheidenen Mitteln hervorragende Arbeit geleistet.

In Entwicklungsländern wie in Lateinamerika muß vor allem auf die Schulung und Bildung der Arbeiter Wert gelegt werden. Die guten Beziehungen zwischen dem IBFG und der ITF sollten sich hinsichtlich von Schulungskursen für Gewerkschaftsführer in weniger entwickelten Gebieten günstig auswirken, damit unsere gegenwärtigen Führer der Gewerkschaftsbewegung besser geschult und neue herangebildet werden können. Den Mitgliedsverbänden in Europa und Nordamerika möchte ich für ihren Beitrag danken, durch den sie das Prestige der ITF erhöht haben und die Ausdehnung des Geltungsbereiches der ITF in unsere weniger entwickelten Gebiete ermöglicht haben. Durch ihre Beitragsleistung wird der überzeugende Beweis für ihre Solidarität und ihr Interesse an der Entwicklung der ITF erbracht, was wir sehr zu schätzen wissen.

Der Feststellung meines holländischen Kollegen, daß die ITF mit einem größeren Personal ein Vielfaches des bisher Geleisteten vollbringen könnte, insbesondere in den Entwicklungsländern, schließe ich mich vollinhaltlich an.

E. Robson (Kanadischer Verband der Eisenbahner und Transportarbeiter): Ich fürchte, daß hier zu viel gelobt und zu wenig kritisiert werden wird, was keinem Kongreß und keiner Organisation zugute kommen kann. Aus diesem Grunde möchte ich, obwohl ich in Anbetracht der Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, nicht allzu viel am Bericht kritisieren möchte, dennoch einige Kommentare hinzufügen.

Zunächst wäre es wünschenswert, wenn der Bericht in einfacherem Englisch geschrieben wäre. Gewisse Teile fand ich schwer verständlich und ich möchte für die Zukunft eine sorgfältige Überarbeitung des Berichtes vorschlagen, damit er leichter verständlich wäre.

Im Bericht ist von der Entsendung einer Delegation der ITF nach Afrika die Rede, wobei die Ergebnisse ihrer Tätigkeit nicht mitgeteilt werden. Mir ist bekannt, daß Kollege Labinjo zum Vertreter Afrikas ernannt wurde, und wir können uns mit seiner Ernennung durchaus einverstanden erklären. Wir glauben jedoch, daß es keinen Zweck hat, jemand zum Vertreter der ITF zu ernennen, solange man ihm nicht die geeigneten Werkzeuge in die Hand gibt, mit denen er seine Arbeit leisten kann, wie z. B. Filme und dergleichen.

Meine eigene Organisation ließ es sich viel kosten, um den Kollegen Teilnahme am Seminar des IBFG in Benff, Kanada, zu ermöglichen, wo wir Kollege Labinjo kennenlernten. Während seines Aufenthalts bemühten wir uns ihm, die Ergebnisse unserer Tätigkeit und Erfahrungen vor Augen zu führen. Wir führten ihn durch Tausende von Kilometern unseres Landes, zeigten ihm unsere Eisenbahn und sorgten für Vorträge, in denen internationale Probleme behandelt werden. Kollege Labinjo machte sich jedoch Sorgen, da er von der ITF telegrafisch den Auftrag erhalten hatte, sich nach dem Sudan zu begeben. Ich sagte Kollege Labinjo, man habe ihn nach Kanada gebracht, um ihm den Besuch des Seminars zu ermöglichen, und er sollte lieber dort bleiben und seine Arbeit beenden als nach dem Sudan zu fahren. Anscheinend stand seinerzeit im Sudan ein sehr wichtiges Problem zur

Debatte, über das ich jedoch im vorliegenden Bericht keinerlei Aufschlüsse finden kann. Warum mußte er das Seminar verlassen, um nach dem Sudan zu fliegen?

Ferner ist die Rede von einer Reise einer Delegation durch Südamerika, die in Mexiko begann und endete. Von einer ziemlich umfangreichen Gruppe von mexikanischen Eisenbahnern, die der ITF nicht angehören, ist im Bericht nicht die Rede. Meines Erachtens sollte erwähnt werden, warum diese Eisenbahner auf unserem Kongreß nicht vertreten sind. Es sind tüchtige Leute, deren Eisenbahn einwandfrei funktioniert, und ich hätte es begrüßt, wenn sie hier gewesen wären. Ich bin überzeugt, daß die mexikanischen Eisenbahner, falls ihnen eine Einladung zum Kongreß zugegangen wäre, sich nach besten Kräften bemüht hätten, hierherzukommen, um sich von der Tätigkeit der ITF zu überzeugen. Einem Zusatzbericht entnehme ich, daß das Sekretariat mit der gewerkschaftspolitischen Lage in Mexiko vertraut ist, kann jedoch keine Hinweise auf irgendwelche Bemühungen finden, die mexikanischen Eisenbahner zum Besuch des Kongresses zu veranlassen.

Die ITF hat Delegierte nach verschiedenen Weltteilen entsandt. Auch in Kanada würden wir den Besuch von Vertretern der ITF zu schätzen wissen, damit wir unsere Leute mit der Tätigkeit der ITF vertraut machen können. Als Kollege Imhof auf Besuch kam, wollten wir ihn unseren Mitgliedern vorstellen und unseren Mitgliedern aus erster Hand ein Bild von der Tätigkeit der ITF vermitteln. Er hatte jedoch zu viel zu tun und mußte wieder abreisen. Wir verlangen von der ITF, daß sie für derartige Dinge ziemlich viel Geld ausgibt.

Mir persönlich fiel vor etwa 35 Jahren in Winnipeg die Ehre zu, aus der Hand von Edo Fimmen eine ITF-Flagge entgegenzunehmen, die nach wie vor in unserem Büro hängt. Auf dem nordamerikanischen Kontinent haben wir für die ITF Pionierarbeit geleistet. Edo Fimmen schwebte das Ideal einer großen Transportarbeiter-Organisation vor, die jeder Transportarbeiter-Gewerkschaft in der Welt, die sich in irgendwelchen Schwierigkeiten befinden würde, tatkräftig beistehen könnte. Ich stimme mit dem Generalsekretär überein, wenn er sagt, daß dieser Kongreß der beste aller Kongresse der ITF ist, aber die Zeit ist jetzt gekommen, um weitere Schritte zur Verwirklichung des Projekts von Edo Fimmen zu unternehmen.

Das Sekretariat hat dazu ausgezeichnete Arbeit geleistet, muß aber noch mehr leisten, wenn eine weltweite schlagkräftige Organisation der Transportarbeiter ins Leben gerufen werden soll. Man kann nicht alles einem einzigen Mann überlassen. Wir brauchen mehr tüchtige Leute, und dem Generalsekretär müssen solche tüchtigen Mitarbeiter zur Seite stehen. Wir brauchen eine Forschungsabteilung, die über alle erforderlichen Mittel verfügt, damit sie den Funktionären der ITF die von ihnen benötigte Munition zur Verfügung stellen können. Wenn die ITF diesen Auftrag erfüllt, wird sie auch Mittel bekommen, die sie dazu braucht.

A. Bono (Argentinischer Verband des Lokpersonals): Der argentinische Eisenbahnerverband trat der ITF 1904 bei. Leider kam es am 9. März 1943 zu einer Unterbrechung unserer Beziehungen, die 12 Jahre dauerte, als unsere Organisation zerschlagen wurde und der Großteil unserer Führer nach Uruguay flüchten mußten. Aus diesem Anlaß konnten wir zum ersten Male die wirtschaftliche und moralische Bedeutung des Bestandes von Seiten der ITF beurteilen. Wir hatten keine Mittel, und die ITF trug dazu bei, daß wir nicht verhungern mußten.

Wir möchten der ITF auch dafür danken, daß sie sich bereit erklärt hatte, unseren ins Ausland geflüchteten Arbeitern Arbeitsplätze zu verschaffen. Wir konnten dieses Angebot nicht annehmen, da wir unserer alten Organisation, die der Diktatur zum Opfer gefallen war, wieder auf die Beine helfen wollten und nicht um uns persönlich irgendwelchen Profit zu verschaffen. Nach unserer Befreiung vor drei Jahren kehrten wir sofort zur ITF zurück. Der jetzige Kongreß ist der erste, dem wir seither bewohnen, und möchten aus diesem Anlaß allen Delegierten und der ITF für ihren Bei-

stand danken, der es unseren Arbeitern ermöglicht hat, ihren Kampf gegen die Diktatur siegreich zu beenden.

Wir kehrten nach Argentinien zurück, führten das Wahlrecht ein und wählten eine demokratische Regierung. Seither haben wir schwierige Zeiten durchmachen und fortwährend kämpfen müssen um zu verhüten, daß unsere Organisation in die unrichtigen Hände fiel. Auch aus diesem Kampf sind wir siegreich hervorgegangen.

Die Fraternidad wird nach wie vor von verschiedenen Seiten unter Druck gesetzt. Als die Regierung sich in die Geschäfte unserer Gewerkschaft einmischen wollte, traten wir in den Streik, um unsere Selbständigkeit zu verteidigen. Die ITF hatte ihren Beistand angeboten, und obwohl wir dieses großzügige Angebot nicht benutzten, waren wir stolz darauf und wußten es seinem Werte entsprechend zu schätzen. Wir möchten daher der ITF für den großzügigen Beistand, den sie uns angeboten hatte, unseren aufrichtigen Dank aussprechen.

Unser Streik veranlaßte die Regierung zu einer Änderung ihrer Pläne. Jetzt bemühen wir uns um die Abschaffung des Gesetzes über die Berufsvereinigungen, das totalitären Charakter aufweist und der Regierung eine Einmischung in die Geschäfte unserer Organisation ermöglicht.

In Argentinien gibt es eine unabhängige Organisation, die zwar der ITF nicht angehört, die uns jedoch aus früheren Anlässen zu Hilfe gekommen ist und jetzt unserer Hilfe bedarf. Es handelt sich um die Föderation der Schiffbauarbeiter. Die Behörden verweigern die Anerkennung dieser Organisation, die sie jedoch unseres Erachtens verdienen. Ich bitte die ITF, meine Gewerkschaft mit der Schlichtung dieses Konfliktes zu beauftragen.

Auch ich glaube, daß die ITF Lateinamerika größere Aufmerksamkeit zuwenden sollte. Die Probleme, mit denen man sich dort auseinanderzusetzen hat, sind von jenen Europas verschieden und können nicht von dort aus behandelt werden. Hier handelt es sich um ein Anliegen des Exekutivkomitees, und wir möchten vorschlagen, daß das Exekutivkomitee in Buenos Aires zusammentrete, um dort das Interesse der Arbeiterschaft Lateinamerikas wachzurufen. Meine Gewerkschaft würde jeden ihr möglichen Beistand zur Veranstaltung einer solchen Sitzung leisten. Die lateinamerikanischen Gewerkschaften bieten beträchtliche Entwicklungsmöglichkeiten, es mangelt ihnen jedoch an der modernen Technik. Wir sollten in Europa die moderne Technik der Gewerkschaftsbewegung studieren, um unsere eigenen Probleme lösen und auf wirksame Weise mit den Arbeitgebern verhandeln zu können. Unseres Erachtens wären besondere Lehrgänge der ITF geeigneter als gemeinsame mit einer anderen Organisation, da wir uns auf diese Weise auf unsere besonderen Probleme konzentrieren könnten.

Wir glauben auch, daß die Zeit gekommen ist, in Lateinamerika eine Regionalorganisation einzurichten. Das Büro in Mexiko hat in ganz Lateinamerika gute Ergebnisse zu verzeichnen, wir glauben jedoch, daß jetzt genug Interesse vorhanden ist, um die Errichtung einer Regionalorganisation für Lateinamerika zu rechtfertigen, deren Struktur unseren besonderen Problemen angepaßt werden könnte.

H. M. Luande (Afrikanischer Eisenbahnverband, Uganda): Ich möchte der ITF für das, was sie für meine Gewerkschaft getan hat, meinen Dank aussprechen. Der Besuch des Kollegen Becu im Vorjahre hatte großes Interesse an unserer Gewerkschaft hervorgerufen und mit seiner Unterstützung konnten wir ganz ansehnliche Fortschritte machen.

Es ist uns noch nicht gelungen, den Grundsatz der gleichen Entlohnung für gleiche Arbeit in Uganda anzuwenden. Obwohl die 1953 und 1954 von der britischen Regierung nach Ostafrika entsandte Lidbury Commission die Abschaffung der rassenmäßigen Unterscheidung in der Lohnstruktur der Eisenbahner empfohlen hatte, ist

die Empfehlung von der Verwaltung der ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenbetriebe nie verwirklicht worden. Abgesehen von den höchsten Ämtern, die mit Europäern besetzt sind, gibt es elf Vergütungsgruppen des Personals. Der Großteil der Afrikaner befindet sich in den niedrigeren Gruppen, und nur ganz wenigen ist es gelungen, eine Beförderung bis höchstens in die mittleren Gruppen zu erreichen. Selbst wenn ein Afrikaner seine Aufgaben genauso gut erledigt wie Europäer oder Asiaten, erhält er nur ein Viertel ihrer Entlohnung. Diese ungerechte Vorgangsweise ist bei der Eisenbahnverwaltung seit dreißig Jahren die Regel und es wäre höchste Zeit, daß die ITF etwas mehr Druck auf sie ausübt. Die Betriebsleitung hat versprochen, daß die Diskriminierung auf dem Gebiete der Entlohnung in zehn Jahren automatisch verschwunden sein würde, aber kann man denn überhaupt in dieser Hinsicht noch zeitliche Zugeständnisse machen? Die Personalpolitik im öffentlichen Dienst ist ziemlich fortschrittlich und Afrikaner befinden sich auf verantwortungsvollen Posten aber bei den Eisenbahnern ist das Gegenteil der Fall. Man erzählt uns immer wieder, daß die Eisenbahnverwaltung kommerzielle Grundsätze anwende. Ist darunter rassenmäßige Diskriminierung zu verstehen?

In Ostafrika haben die Afrikaner überaus rasche Fortschritte zu verzeichnen. Heute stehen ihnen auf dem Gebiete der Bildung und Kultur im allgemeinen beträchtliche Möglichkeiten offen, aber infolge der Haltung der Eisenbahnverwaltung können sie diese Möglichkeiten nicht benutzen. Den Arbeitnehmern in den niedrigeren Vergütungsgruppen mangelt es an Schuhen und Lebensmitteln, ohne daß ihnen eine Möglichkeit zum Aufrücken geboten würde. Die ostafrikanischen Eisenbahner erwarten von der ITF, daß sie ihnen zu Hilfe komme.

Außerdem befinden sich die Wohnungen, in denen die afrikanischen Arbeiter der ostafrikanischen Eisenbahn- und Hafenbetriebe untergebracht sind, in einem außergewöhnlich schlechten Zustand. Manche Arbeiter müssen getrennt von ihren Familien wohnen. Dagegen sind für asiatische und europäische Arbeiter gut eingerichtete Häuser mit allen erforderlichen Anlagen vorhanden. Meine Gewerkschaft ersucht den Kongreß, den afrikanischen Arbeitern zu Wohnungen zu verhelfen, die sich mit denen vergleichen lassen, die Angehörigen anderer Rassen zur Verfügung stehen.

Außerdem werden Europäer für gewisse Posten wie Lokführer und Stationsvorsteher aus dem Auslande angeworben. Diese Arbeit könnte jedoch von Afrikanern ebenso gut geleistet werden. Ich ersuche den Kongreß, uns behilflich zu sein, um dieser Vorgangsweise, die eine Beförderung der afrikanischen Arbeiter verhindert, Einhalt zu gebieten.

J. Knight (Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada): Dieser 25. Kongreß ist ein äußerst wichtiger und muß sich mit sehr dringenden Fragen beschäftigen.

Kurz vor meiner Abreise ersuchte mich eines meiner Mitglieder, dem Generalsekretär einen vollständigen Satz von Briefmarken von Grenada zum Geschenk zu machen, welchem Wunsch ich gerne Folge leiste. Außerdem möchte ich dem Präsidenten eine Flagge unserer neugegründeten Westindischen Föderation aus dem Anlaß unserer vor kurzem errungenen Unabhängigkeit überreichen. Obwohl sich daraus viele neue Probleme ergeben haben, ist es besser, diese Verantwortung zu übernehmen als die Last des Kolonialismus zu tragen.

Die Gewerkschaftsbewegung muß riesige Aufgaben bewältigen, sie muß für Frieden, Toleranz und den Fortschritt der Menschheit arbeiten, und zu diesem Zwecke bedarf es der Zusammenarbeit aller.

J. D. Akumu (In Vertretung der Gewerkschaften der Transportarbeiter von Kenia): In Ostafrika kann man sich der Befürchtung nicht erwehren, daß eines der wichtigsten Ziele der ITF nicht erreicht wird, nämlich die Unterstützung nationaler und internationaler Maßnahmen im Kampf gegen die wirtschaftliche Ausbeutung und

politische Unterdrückung und die Förderung der Solidarität der Arbeiterklasse. Der Kolonialismus, der der Entwicklung der politischen Demokratie, ohne die echte Gewerkschaften nicht existieren können, im Wege steht, muß verurteilt werden.

Da das Ziel des Kommunismus die Erfassung der Arbeiterschaft ist, müssen wir uns bei unserem Kampf gegen den Kommunismus um die Arbeiterschaft kümmern. Aus diesem Grunde möchte ich dem Exekutivkomitee empfehlen, die Errichtung eines politischen Ausschusses in Erwägung zu ziehen, dessen Aufgabe es wäre, die ITF über alle Aktionen gegen den Kolonialismus in allen Kolonien zu informieren. Solange sich die Arbeiter der freien Welt nicht vollständig von der Unterdrückungspolitik ihrer Regierungen lossagen, kann unseren Bemühungen, den Massen zu helfen, kaum ein Erfolg beschieden sein. Die ITF muß bei den Regierungen der etwas zurückgebliebenen Gebiete darauf dringen, daß sie Klarheit hinsichtlich ihrer Absichten im Bezug auf die Selbstbestimmung dieser Völker schaffen.

Die Regierung Ostafrikas hat die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung eher behindert als gefördert, obwohl sie nach außen hin vorgibt, eine gewerkschaftsfreundliche Politik zu vertreten. So ist in meinem Lande z. B. eine besondere Bewilligung von Gewerkschaftsversammlungen erforderlich und es besteht immer die Möglichkeit, daß Tonbandaufnahmen von den Diskussionen gemacht und gegen die Teilnehmer gerichtliche Verfahren angestrengt werden. Freiluftversammlungen sind verboten und die meisten verfügbaren Versammlungsräume reichen für Massenbesuche nicht aus. Eine wirksame organisatorische Tätigkeit ist unter diesen Umständen so gut wie unmöglich.

Ich habe auf diesem Kongreß hauptsächlich das Wort ergriffen um zu betonen, daß wir als internationale Organisation eine überaus wichtige Rolle zu spielen haben, um die noch immer schwankenden Gemüter davon zu überzeugen, daß die Demokratie jeder Alternative vorzuziehen ist.

H. Hildebrand (Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Mit ganz wenigen Sätzen will ich eine kritische Betrachtung anstellen in bezug auf das, was wir in der Berichtszeit für drei Sektionen innerhalb der ITF erarbeitet haben und versucht haben, durchzuführen. Im ersten Bereich, die Gruppe unserer Seeschifffahrt, stellt sich insonderheit das Problem der Schattenflaggen. Das Sekretariat hat auf die dadurch hervorgerufenen Schwierigkeiten hingewiesen und auch darauf, daß wir verpflichtet sind, die in Wien erneut gefaßten Beschlüsse über einen Boykott dieser Schiffe zu verwirklichen. Mitgliedsverbände der ITF weisen ferner darauf hin – man hat das in Kreisen der Seeschifffahrt bei Beratungen festgestellt –, daß die eigenen Mittel nicht ausreichen, um mit den Schattenflaggen in einem Lande aufzuräumen und daß auch die Mitarbeit der Hafentarbeiter erforderlich sei. Wir sollen uns doch fragen: Haben wir alles getan, um das Überhandnehmen dieser Schwindelflaggen zu verhindern? Meines Erachtens dürfen wir sagen, wir haben alles getan, wir sind zeitweilig sogar bis an die Grenzen der nationalen Möglichkeiten gegangen. Aber ein Ergebnis, wie es uns in Oslo und Stockholm vorgeschwebt hat, haben wir nicht erzielen können und bei einer Analyse unserer Tätigkeit konnten wir nicht umhin, zu der Schlußfolgerung zu gelangen, daß der Hafentarbeiter der berufene Mann ist, der dem Seemann helfen kann, dieses Überhandnehmen der billigen Flaggen einzudämmen.

Wir haben eingehende Betrachtungen angestellt und sicherlich gibt es verschiedene Probleme, die man zu untersuchen hat. Das für mich wichtigste Problem war: welche Gruppen von Seeleuten sind es, die auf diesen Trampschiffen zu Hause sind? Wir haben festgestellt, daß 90% dieser Seeleute aus Griechenland kommen. Bei der Feststellung dieses Tatbestandes gingen wir einen Schritt weiter und ersuchten die nationalen Brüdergewerkschaften in Griechenland, hier aufklärend zu wirken bei

ihren eigenen Freunden, ihren eigenen Mitgliedern. Vier Jahre warten wir auf ein Ergebnis.

Wir müssen bei diesem Problem auch ökonomische Gesichtspunkte berücksichtigen und was ich immer wieder erklärt habe: auch tarifvertragliche Verpflichtungen, die wir als nationale Gewerkschaften mit den Reedern eingegangen hatten.

Wir erlebten vor kurzem in unserem Lande, daß sich die deutschen Reeder an die Regierung um Steuererleichterungen wandten, da sie sonst gegenüber diesen Flaggen nicht konkurrenzfähig bleiben könnten. Hätte man uns zu Rate gezogen, so hätte man den deutschen Reedern auch ein anderes Argument unterbreiten können, nämlich, daß dieses Problem nicht nur unter Zugrundelegung der fiskalischen Belastung gelöst werden kann.

Daher bin ich der Meinung, daß über dieses gigantische Problem erneut in der ITF und ihrer Exekutive Beratungen angestellt werden sollten, ob es nicht notwendig wäre, dreigliedrige Ausschüsse, bestehend aus Reedern, Arbeitnehmern und Regierung zu errichten, um zu prüfen, welche Möglichkeiten noch bestehen, um das Übergreifen dieser Flaggen zu verhindern.

Hat man sich außerdem überlegt, welche Heuern bezahlt werden gerade auf Schiffen, die die Amerikaner unter der Flagge Panamas fahren lassen? Ich glaube daß wir gelegentlich der Sektionskonferenzen versuchen sollten, mit den amerikanischen Kollegen zu einem Übereinkommen über die Behandlung der Probleme zu gelangen, die sich aus der großen Zahl der unter Schattenflaggen eingesetzten amerikanischen Schiffe ergeben.

Ich möchte auch auf wirtschaftspolitische Probleme und darüber hinaus das Freizeitproblem unserer Hafenarbeiter verweisen. Wir haben in den vergangenen zwei Jahren in unseren Nachbarhäfen Belgiens und Hollands die Feststellung gemacht, daß uns bei diesem sozialpolitischen Problem ganz eigenartige Fesseln auferlegt werden. Wir haben gegenwärtig die 45-Stunden-Woche für unsere Arbeiter in den Häfen und weiteres Vordringen auf diesem Gebiet wird erschwert, weil von seiten der Arbeitgeber immer wieder das Konkurrenzverhältnis der Nord- und Ostseehäfen in die Unterredungen und Diskussionen hineingezogen wird. Wir haben von unseren holländischen Freunden erfahren, daß sie in einem sog. dreigliedrigen Abkommen eine Regelung finanzpolitischer Art getroffen haben, wonach besondere nationale Rücksichten zu beachten sind. Auch hier glaube ich, daß es an der Zeit wäre zu prüfen, ob solche nationalen Verpflichtungen mit der Zugehörigkeit zu einer internationalen Föderation in Einklang gebracht werden können.

Der letzte Punkt, zu dem ich noch eine Anmerkung machen wollte, ist die Frage der Binnenschifffahrt. Auch hier wissen wir, daß wir es auf dem Rhein mit konkurrierenden Ländern zu tun haben und daß die Frage der lohnmäßigen Abwicklung und die Frage der Arbeitszeit nicht nur gesehen werden kann vom Gesichtspunkt, welche Flagge hinten am Heck geführt wird, sondern hier muß ein Übereinkommen erzielt werden mit unseren niederländischen, belgischen, französischen und last but not least, auch noch mit unseren schweizerischen Gewerkschaften.

Auf einem Kongreß bewegt uns doch immer die Frage: ist es noch so, wie es im Zeitalter Edo Fimmens war? Ist es noch das Zeitalter der Solidarität? Oder macht sich nicht auch eine gewisse nationale Übertönung der Begriffes Solidarität bemerkbar? Deshalb bin ich der Meinung, daß wir uns bei den Sektionsberatungen zu überlegen haben, ob nicht neue Wege der Zusammenarbeit zu suchen sind, um auf dem nächsten Kongreß auch eine wirklich positive Stellungnahme zu den Problemen dieser drei Sektionen herbeiführen zu können.

Der Generalsekretär: Für den Mandatsprüfungsausschuß sind die folgenden Nominierungen eingelangt: Frankreich: Degris; Asien: Randeri; Belgien: Dekeyzer;

Großbritannien: Webber; Skandinavien: Klinga; Deutschland: Herr; Lateinamerika: Balbuena; Afrika: Heyman; Nordamerika: Pelletier. Der Mandatsprüfungsausschuß tritt unmittelbar nach dieser Sitzung zusammen.

Schluß der Sitzung um 17.00 Uhr

Donnerstag, den 24. Juli

Vormittagssitzung

Hans Jahn, Präsident: Ich begrüße alle Delegierten und Gäste und heiße im Namen des Kongresses den niederländischen Arbeitsminister, Herrn Valentgoed, willkommen.

E. N. N. Kanyama (Transportarbeiterverband von Tanganjika): Die Transportarbeiter von Tanganjika senden euch ihre Grüße und danken euch aufrichtig für euren Beistand, der mir den Besuch dieses Kongresses ermöglicht hat.

Der Generalsekretär hat bei seiner Ansprache auf den Kampf der ITF gegen Kolonialismus und Imperialismus verwiesen. Ich appelliere an alle Delegierten, den Arbeitern der unterdrückten Kolonien zu Hilfe zu kommen.

Der Tätigkeitsbericht ist äußerst interessant, und auch ich kann ihn nur befürworten. Die überaus rasche Ausdehnung der ITF spiegelt sich in der Zahl der hier versammelten über 300 Delegierten wieder. Obwohl vorläufig nur wenige davon Afrikaner sind, appelliere ich an den Generalsekretär um Unterstützung der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung, damit auf dem nächsten Kongreß ein Viertel aller Delegierten aus Afrika komme.

Außerdem habe ich festgestellt, daß im Sekretariat der ITF nur 25 Mitarbeiter tätig sind. In Anbetracht der Ausdehnung des Tätigkeitsbereiches der ITF ist eine Erhöhung des Personalbestandes erforderlich, und der Geschäftsführende Ausschuß und Kongreß sollten hierzu ihre Zustimmung erteilen, damit die ITF ihren Zielsetzungen besser gerecht werden könne.

Nun möchte ich auf Abschnitt 3 verweisen, der sich auf die ausgezeichneten Beziehungen zu den Mitgliedsverbänden und den ihnen geleisteten Beistand bezieht. Ein Teil dieses Beistandes kam europäischen Gewerkschaften zugute, und obwohl ich zugebe, daß wir alle aus diesem oder jenem Anlaß der Unterstützung bedürfen können, bin ich doch der Ansicht, daß die afrikanischen Gewerkschaften bei weitem unterstützungsbedürftiger sind. Wir sind noch nicht so gut organisiert wie die übrigen Mitgliedsverbände der ITF, aber wir hoffen, es eines Tages dank eines großzügigen Beistandes, den ihr uns heute gewährt, auch einmal so weit zu bringen.

Im Jahre 1957 stattete der Generalsekretär unserem Sekretariat in Tanganjika einen Besuch ab. Damals zählten wir nur 369 Mitglieder, aber als Ergebnis seines Besuches erhöhte sich unser Mitgliederstand bis zum Ende des Jahres auf 7000. Aus diesem Anlaß erfuhren viele unserer Arbeiter zum erstenmal etwas über die ITF und waren äußerst beeindruckt von Kollege Becu, in dem sie einen bedeutenden, nichtsdestoweniger aber zugänglichen Europäer sahen, der sich für sie interessierte. Sie wissen dies sehr zu schätzen, und sein Bild hängt in vielen Wohnungen an der Wand. Wir hoffen, daß weitere Reisen dieser Art und Besuche von längerer Dauer geplant sind, da sie der Gewerkschaftsbewegung in Afrika enormen Auftrieb verleihen.

Wie ich feststellen kann, wurde Kollege Labinjo als Ergebnis dieser Reise des Generalsekretärs zum Vertreter Afrikas im Exekutivkomitee der ITF ernannt. In Afrika müßte jedoch ebenso wie in Asien und Lateinamerika ein vollamtlich beschäftigter regionaler Beauftragter ernannt werden. Afrika ist ein riesiger Erdteil, und die Möglichkeiten der Mitgliederwerbung lassen sich kaum ermessen.

Was die Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG zur Unterstützung unterdrückter Arbeiter betrifft, möchte ich auf den Umstand verweisen, daß der afrikanische Arbeiter genauso unterdrückt ist wie jeder ungarische Arbeiter. Die imperialistische Unterdrückung ist, insbesondere für den afrikanischen Arbeiter eine ebenso konkrete Tatsache wie die durch den Kommunismus. Von der Grausamkeit des Herrn Chruschtschow wissen wir nichts, aber die der britischen Regierung ist uns bekannt. Wir verlangen, daß die ITF sich mit der gleichen Energie gegen den Kolonialismus wende wie gegen den Kommunismus. Die unterdrückten und ausgebeuteten Arbeiter des kolonialen Afrika erwarten von Organisationen wie die ITF eine aktive Förderung ihres Kampfes um Freiheit. Solange wir uns unter kolonialer Herrschaft befinden, werden wir nie in vollem Umfange an der Tätigkeit der ITF teilnehmen können. Unsere Kollegen aus Ghana, die hier anwesend sind, vertreten eine freie Nation mit eigener Flagge. Laßt uns hoffen, daß eines Tages, vielleicht auf dem nächsten Kongreß, auch unsere eigene Flagge hier vertreten sein wird. Die Völker müssen frei sein, um sich selbst regieren zu können. Es muß ihnen freistehen, ihre eigenen Angelegenheiten gut oder schlecht erledigen zu können. Aber ich glaube wir fahren besser, wenn Ihr uns helft, frei zu werden.

Ich möchte auch auf die vom IBFG und der Weltversammlung der Jugend geleitete Schulungsarbeit verweisen. Die letztgenannte Organisation hat in Europa Studienreisen für unsere Gewerkschaftsführer organisiert, die von großer Bedeutung waren. Der IBFG hat derartige Lehrgänge in Afrika veranstaltet. Warum kann sich nicht auch die ITF auf ähnliche Weise betätigen? Ich schließe mich hier der Auffassung des Kollegen Pequeno an, daß wir am dringendsten die richtige Schulung unserer Führer brauchen. Auf meiner Rundreise durch neun europäische Länder im vorigen Jahre traf ich mit Mitgliedern von Eisenbahnergewerkschaften zusammen, die gerne bereit gewesen wären, afrikanischen Gewerkschaften über die ITF behilflich zu sein.

Schließlich möchte ich noch vorschlagen, daß wir unmittelbar im Anschluß an diesen Kongreß eine afrikanische Transportarbeiterkonferenz einberufen sollten, ähnlich der des IBFG in Ghana, die der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung riesigen Auftrieb verliehen hat. Außerdem möchte ich vorschlagen, in Afrika eine Sitzung des Exekutivkomitees zu veranstalten und uns die Rolle des Gastgebers zu überlassen. Wir glauben, daß euch die Aufnahme, die ihr bei uns finden würdet, Freude bereiten würde.

T. Nishimaki (Japanischer Seeleuteverband): Die japanischen Gewerkschaften wissen den Beistand und die Mitarbeit der ITF sehr zu schätzen, insbesondere in Fällen wie die Anerkennung der Gewerkschaften durch die Eisenbahnverwaltung und die Freilassung der in Korea verhafteten japanischen Fischer.

In Japan erfreut sich die ITF eines sehr guten Rufes. Dieser Umstand hat vor kurzem eine der stärksten Transportarbeitergewerkschaften, den Verband des Lokpersonals, veranlaßt, der ITF beizutreten.

Was die Verhaftung der japanischen Fischer durch die koreanischen Behörden betrifft, ist zu bemerken, daß das im vergangenen Dezember zwischen Korea und Japan unterzeichnete Übereinkommen, das die Enthaltung von 922 Japanern in Korea bzw. von Koreanern in Japan im Februar dieses Jahres vorsah, erst am 18. Mai 1958 in die Tat umgesetzt wurde. Demgemäß mußte auch die ursprünglich auf März zum Zwecke von Beratungen über die Rhee-Linie anberaumte diplomatische Konferenz verschoben werden. Inzwischen haben die Koreaner weitere 85 japanische Fischer verhaftet. Ende Mai war von einer Entlassung der japanischen Fischer, die ihre Gefängnisstrafen bereits verbüßt hatten, noch immer nicht die Rede.

Probleme der Fischwirtschaft, soweit sie die Rhee-Linie betreffen, sollten einem Sonderausschuß zur Behandlung vorgelegt werden, der während der diplomatischen

Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen zusammentreten sollte. Die koreanische Delegation, deren Mitglieder sich an der Arbeit dieses Sonderausschusses beteiligen sollten, ist jedoch erst heute in Japan eingetroffen. Da sich dieser Ausschluß wahrscheinlich mit dem Problem der verhafteten Fischer beschäftigen wird, haben wir vorläufig von weiteren Schritten Abstand genommen. Von dem Ergebnis der Beratungen des Ausschusses wird es abhängen, ob wir die ITF um ihren Beistand ersuchen werden müssen.

Gleichzeitig möchte ich meinen Dank für die anlässlich der Seefahrtskonferenz im Hinblick auf internationale Übereinkommen zur Regelung von Fragen der Seeleute ergriffenen positiven Maßnahmen aussprechen. Ich möchte die aufrichtige Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß sich die ITF mit Nachdruck für die Einberufung einer 2. Asiatischen Regionalen Seefahrtskonferenz einsetzen wird, wie wir es anlässlich der Seefahrtskonferenz der IAO verlangt haben.

R. Dekeyzer (Belgischer Transportarbeiterverband): Die belgischen Transportarbeiter sind stolz darauf, einem Internationalen Berufssekretariat anzugehören, das eine sehr bemerkenswerte und außerordentlich wichtige Rolle spielt und unseren Dank verdient. Diese Erhöhung des Prestiges und Ausdehnung des Geltungsbereiches der ITF ist weitgehend der unermüdlichen Arbeit unseres Generalsekretärs, Kollege Becu, zuzuschreiben, der sowohl im Rahmen der Sektionen der ITF als auch auf regionalem Gebiet eine wichtige Rolle gespielt hat.

Ich möchte hier zwei Punkte des Tätigkeitsberichtes besprechen, die die Hafenarbeiter und die Fischer betreffen. Dank den Bemühungen der ITF und auch im Rahmen der IAO sind heutzutage soziale Errungenschaften wie Registrierung von Hafenarbeitern, Garantielohnordnungen, Betriebssicherheit, Heuerstellen usw. nicht mehr Vorrechte einiger weniger moderner großen Häfen, sondern sie sind auch in vielen kleinen Häfen Europas und sogar in Asien und Afrika anzutreffen.

Was die Betriebssicherheit in den Häfen betrifft, hat sich die ITF seit jeher bemüht, Unfällen bei der Arbeit vorzubeugen. Über die IAO ist es uns nun gelungen, einen Kodex der berufsmäßigen Praxis durchzusetzen, durch den die Sicherheit in den Hafenbetrieben gefördert wird und der als Ergänzung der Konvention Nr. 32 von allergrößter Bedeutung ist. Nunmehr wird es Sache der Gewerkschaften der Hafenarbeiter sein, darauf zu achten, daß die Bestimmungen dieses Kodex auch tatsächlich angewandt werden.

Was den zweiten Punkt betrifft, nämlich die Fischer, möchte ich betonen, daß unsere erste Internationale Sektionskonferenz 1937 stattfand, als die Bedingungen der Arbeit und Entlohnung der Fischer noch sehr zu wünschen übrig ließen. Die ITF entwarf eine internationale Charta der Fischer, und ihren unablässigen Bemühungen war es zu verdanken, daß Fragen der Hochseefischer in die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz 1958 einbezogen werden konnten. Im vergangenen Monat nahm die IAO in Genf drei Konventionen über Arbeitsbedingungen der Fischer an, sowie eine Resolution, in der der Verwaltungsrat des IAA aufgefordert wird, ein für die Behandlung von sozialen Problemen der Fischwirtschaft geeignetes ständiges Organ ins Leben zu rufen.

Obwohl ich hier nur zwei Beispiele anführe, möchte ich damit der ITF für alles, was sie im Namen aller Transportarbeiter erreicht hat, meinen aufrichtigen Dank aussprechen. Die ITF sollte ihren Tätigkeitsbereich weiter ausdehnen, mehr Leute in ihrer Presse- und Forschungsabteilung beschäftigen, mehr Veröffentlichungen erscheinen lassen und mehr Sektionskonferenzen einberufen. Die ITF kämpft nicht nur für die Hebung des Lebensstandards der Arbeiter, sondern auch für Freiheit und Demokratie in vielen Weltteilen. Wir müssen alle gemeinsam diesen Kampf fortsetzen.

W. M. Chakulya (Zentralafrikanischer Verband der Arbeiter im Straßentransport von Rhodesien): Ich überbringe euch die brüderlichen Grüße der Transportarbeiter von Nordrhodesien und danke euch für euren Beistand, der mir den Besuch des Kongresses ermöglicht hat.

Ich möchte hier kurz die politische Lage in Nordrhodesien erläutern. Nordrhodesien wurde vor 34 Jahren britisches Protektorat. Bis 1924 wurde es in Durchführung von Verträgen zwischen der British South African Company und den traditionellen Herrschern des Landes, den Stammeshäuptlingen, von der erstgenannten Gesellschaft verwaltet. Es besitzt eine gesetzgebende Körperschaft, der 26 Mitglieder angehören. Davon sind nur vier Afrikaner, und sie haben kein Stimmrecht. Gesetze werden ohne Anhörung der Arbeiter verabschiedet. Freiluftversammlungen können nur abgehalten werden, wenn die Polizei hierzu ihre Zustimmung erteilt. In allen Sparten des politischen, wirtschaftlichen, sozialen und religiösen Lebens ist rassenmäßige Diskriminierung festzustellen. Die Möglichkeiten der Schulung und Bildung, die Afrikanern offenstehen, sind äußerst beschränkt, und für über 45.000 afrikanische Kinder in der Zone der Kupferbergwerke gibt es überhaupt keine Schulen. Für eine Bevölkerung von 3 Millionen Afrikanern ist nur eine Mittelschule vorhanden.

Das Parlament beschäftigt sich jetzt mit der Möglichkeit einer Änderung der Verfassung, die eine Vertretung der 80.000 Europäer durch 14 Abgeordnete vorsehen würde, während die 3 Millionen Afrikaner nur durch 8 Abgeordnete vertreten sein würden. Die afrikanischen Arbeiter widersetzen sich diesem Projekt auf das Entschiedenste und fordern eine paritätische Vertretung.

Im Jahre 1953 widersetzen wir uns auch der Gründung der Föderation von Rhodesien und Njassaland durch die Zusammenlegung von drei zentralafrikanischen Gebieten. Die britische Regierung hat sich zu der Annahme verleiten lassen, daß eine Zusammenarbeit der Rassen Zentralafrikas erreicht werden würde, von der jedoch nicht die Rede ist und auch nie die Rede sein kann. Anlässlich der Revision der Verfassung der Föderation im Jahre 1960 verlangen die Europäer von der britischen Regierung, daß sie ihnen den Status eines Dominions einräume, um 200 000 Europäern die Herrschaft über 7 Millionen Afrikaner zu ermöglichen. Wir widersetzen uns dieser Absicht, da sonst ein zweites Südafrika entstehen und unsere Gewerkschaftsbewegung gefährdet würde.

Ich ersuche den Kongreß, von der britischen Regierung zu verlangen, daß sie unserer Föderation nicht den Status eines Dominions gewähre, sondern Nordrhodesien die Abtrennung von der Föderation ermöglichen solle, damit in unserem Lande ein auf paritätischer Vertretung von Afrikanern und Europäern beruhendes Parlament ins Leben gerufen werden kann. Gleichzeitig sollte der Kongreß die rassenmäßige Diskriminierung und gegenwärtige Gewerkschaftsgesetzgebung in Nordrhodesien auf das Entschiedenste verurteilen.

Obwohl das Sekretariat und vor allem Kollege Becu ein fantastisches Arbeitspensum bewältigt hat, bitten wir, der gewerkschaftlichen Schulung größeres Augenmerk zuzuwenden. Ich ersuche die ITF, ihren Mitgliedsverbänden in West-, Mittel- und Ostafrika Stipendien zu gewähren, damit sie ihren Mitgliedern eine Ausbildung in den hochindustrialisierten Ländern Europas und Amerikas ermöglichen können. Diese auf solche Weise geschulten Leute würden dann in ihre Heimatländer zurückkehren und der afrikanischen Regionalorganisation Auftrieb verleihen.

Ich möchte auch die Notwendigkeit der Einberufung einer regionalen Transportarbeiterkonferenz in Afrika unterstreichen.

Was die regionale Tätigkeit betrifft, appelliere ich an die starken Gewerkschaften in Europa und Amerika, der ITF durch die Bereitstellung ausreichender Mittel die Ausweitung ihres Tätigkeitsbereiches in Afrika zu ermöglichen. Außerdem möchte ich

beantragen, daß der Kongreß eine Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Exekutivkomitees von 10 auf 15 in Erwägung ziehen möge, damit auch Afrika im Exekutivkomitee durch gewählte Mitglieder vertreten sein kann.

Abschließend möchte ich erwähnen, daß der Besuch des Generalsekretärs gerade einen Monat nach unserem Beitritt zur ITF einen Markstein der Geschichte meiner Gewerkschaft darstellt. Er hat zu einer Erhöhung unseres Vertrauens in die ITF beigetragen und wird bei uns als ein Symbol der internationalen Solidarität der Transportarbeiter betrachtet. Ich hoffe zuversichtlich, daß der Ausweitung der Tätigkeit in Afrika in Zukunft sogar noch größere Aufmerksamkeit zugewandt werden wird.

Z. Barash (Seeleuterverband von Israel): Der Tätigkeitsbericht spiegelt die riesige Arbeit wider, die das Sekretariat der ITF geleistet hat. Ihr Ergebnis macht sich hier durch die große Erhöhung der Zahl der Delegationen bemerkbar.

Es ist Aufgabe des Sekretariats, den Mitgliedsverbänden Anleitungen zu erteilen und ihnen, wo immer möglich, Beistand zu gewähren. In allen Fällen, in denen unsere Organisation um solchen Beistand ersucht hat, ist er ihr sofort und mit sehr befriedigenden Ergebnissen zuteil geworden. Eine starke und lebensfähige ITF ist daher im Interesse aller nationalen Transportarbeiter-Gewerkschaften.

Die gewerkschaftliche Erfassung der Arbeitnehmer der Entwicklungsländer kann nicht von außen her erfolgen. Sie muß durch die Schulung eingeborener Gewerkschaftsführer erreicht werden, die Formen der Organisationen entwickeln können, die den nationalen Belangen und der nationalen Mentalität angepaßt sind. Die Gewerkschaftsbewegung von Israel ist den Gewerkschaften Europas und Nordamerikas für den ihr gewährten Beistand zu Dank verpflichtet. Wenn auch unsere organisationstechnische Struktur anders ist als in den beiden genannten Erdteilen, sind die grundlegenden Kriterien doch Koalitionsfreiheit und demokratische Führung der Gewerkschaften.

Meine eigene Gewerkschaft wäre nur zu gerne bereit, den freien Gewerkschaften der Entwicklungsländer und jener, die erst in der jüngsten Zeit ihre Unabhängigkeit erreicht haben, behilflich zu sein. Wir werden ihnen unsere Erfolge und unsere Irrtümer vor Augen führen und es ihnen überlassen, die ihren eigenen Verhältnissen angepaßten organisationstechnischen Methoden ausfindig zu machen.

Aus diesem Grunde erkläre ich mich vollinhaltlich mit der Feststellung in der Einleitung des Tätigkeitsberichtes einverstanden, daß es sich hier um eine langfristige Aufgabe handelt, daß aber die bisher erzielten Resultate die Annahme zulassen, daß eine gesunde Grundlage geschaffen worden ist und daß in den kommenden Jahren sich Erfolge in immer größerem Umfange einstellen werden.

Abschließend möchte ich unsere Genugtuung darüber zum Ausdruck bringen, daß der Präsident und Generalsekretär der ITF uns einen Besuch abstatten und sich überzeugen konnten, wie populär die ITF bei den Transportarbeitern Israels ist. Sie haben auch feststellen können, wie wir uns bemühen, auf friedliche Weise schwierige wirtschaftliche Probleme zu lösen und große Zahlen von Einwanderern aufzunehmen. Vor allem aber geht es uns um die Freiheit – Redefreiheit, Koalitionsfreiheit und die Möglichkeit, in einer freien Welt zu leben.

N. Wälläri (Finnischer Seeleuterverband): Dem Seeleuterverband, den ich vertrete, macht das Problem der Schattenflaggen große Sorgen. Ihr wordet die Ursachen verstehen können, wenn ich euch mitteile, daß bis vor kurzem 25% unserer Tonnage aufgelegt war und daß derzeit noch immer 15% aufgelegt sind. Am 14. Juli verhängte die Transportarbeiterföderation Finnlands einen totalen Boykott über alle Schiffe unter den Schattenflaggen, die finnische Häfen anlaufen würden. Bei der Verwirklichung dieses Plans stießen wir jedoch auf Schwierigkeiten, da alle Gewerkschaften der Hafendarbeiter im Norden Finnlands von den Kommunisten beherrscht sind, die

gegen die Schiffe unter den Schattenflaggen in keiner Weise vorgehen wollen. Nichtsdestoweniger ist es uns gelungen, dieses Hindernis aus dem Wege zu räumen und jetzt hat sich sogar der finnische Lotsenverband unserer Aktion angeschlossen. Er hat den Beweis für seine Loyalität zur ITF dadurch erbracht, daß sich seine Mitglieder weigerten, Schiffe zu bedienen, über die entweder unsere Gewerkschaft oder der der ITF ebenfalls angeschlossene finnische Hafentarbeiterverband eine Sperre verhängt haben. Diese Vorgangsweise der Lotsen wissen wir um so mehr zu schätzen, als sie sich dadurch eines Verstoßes gegen die Gesetzgebung schuldig gemacht haben und wissen, daß Disziplinarmaßnahmen gegen sie ergriffen werden können. Wir haben jedoch der Schiffsbehörde mitgeteilt, daß unsere Gewerkschaft im Falle etwaiger staatlicher Maßnahmen disziplinärer Natur gegen den Lotsenverband die Lotsen unterstützen würde. Außerdem verweigern wir den Schiffen unter den Schattenflaggen die Hilfe von Eisbrechern, ohne die kein Schiff die Häfen Finnlands anlaufen oder verlassen kann. Alle Besatzungen der Eisbrecher sind bei uns organisiert und wir üben über sie eine so vollkommene Kontrolle aus, daß wir die Wirtschaft des ganzen Landes lahmlegen könnten.

Ihr werdet also verstehen, daß wirksame Maßnahmen gegen die Schattenflaggen nur durch gemeinsames Handeln der wichtigsten Gruppen von Transportarbeitern möglich sind. Erfolgreiche Aktionen konnten in den skandinavischen Ländern, einschließlich Finnlands, in Belgien und der Deutschen Bundesrepublik durchgeführt werden. Dagegen ist festzustellen, daß die meisten übrigen Länder in diesem Zusammenhang herzlich wenig unternommen haben. Unsere wichtigste Aufgabe als Seeleute muß nunmehr darin bestehen, den Kampf gegen die Schattenflaggen besser zu organisieren.

J. D. Randeri (Indischer Verband der Schiffsoffiziere): Ich gehöre einer sehr kleinen Gewerkschaft an. Soweit mir bekannt ist, war sie der erste Mitgliedsverband der ITF in Indien. Wir gehören ihr seit fast 12 Jahren an. In gewerkschaftspolitischer Hinsicht haben wir daraus Nutzen gezogen, insbesondere durch die Herstellung von Kontakten mit anderen Gewerkschaften der Seeleute. Infolge dieser Fühlungnahme entwickelt sich unsere Gewerkschaft auf gesunder Basis, ein Umstand, der jeder Organisation in unserem Weltteile hoch angerechnet werden muß.

Aus dem Tätigkeitsbericht läßt sich ersehen, daß die ITF in Wirklichkeit ein halbes Dutzend internationaler Berufssekretariate, alle unter einem Dach, vereinigt. Wenn man außerdem bedenkt, daß die ganze Organisation mit einem beschränkten Budget von weniger als 60 000 £ im Jahre arbeitet, muß man zugeben, daß die ITF auf ihre Leistungen sehr stolz sein darf. Sie wurden ermöglicht durch die Arbeit des Kollegen Becu und seiner ausgezeichneten Mitarbeiter und durch die unermüdlichen Anstrengungen aller Mitgliedsverbände.

Erst vor ganz kurzer Zeit kam es bei uns zu einem landesweiten Streik in den Hafenbetrieben, für den die Föderation der Hafentarbeiter Indiens verantwortlich zeichnete. Sie ersuchte die ITF um ihren Beistand, der innerhalb von 24 Stunden auf so wirkungsvolle Weise gewährt wurde, daß der Streik rasch und erfolgreich beendet werden konnte. Im Namen der indischen Hafentarbeiter möchte ich daher Kollegen Becu für diesen so rechtzeitig gewährten Beistand meinen Dank aussprechen und betonen, daß diese rasche Intervention der ITF ihr Prestige unendlich erhöht hat. Wenn wir in unsere Heimatländer und zu unseren Gewerkschaften zurückkehren, hoffe ich, daß wir alle die Rolle, die uns als Mitgliedern der ITF zufällt, voll und ganz erfüllen können, damit wir in der Zukunft auf noch bessere Leistungen hinzuweisen in der Lage sein werden.

E. Sano (Föderation der Transportarbeiter der Philippinen): Ich habe den Tätigkeitsbericht der ITF mit Interesse durchgelesen und muß ebenfalls sagen, daß hervorragende Leistungen erzielt worden sind. Es wäre jedoch m. E. vorteilhaft, wenn

dieser Tätigkeitsbericht in mehr Sprachen erschiene als bisher, damit ihn auch die große Masse der Mitglieder unserer Organisation lesen und verstehen kann und nicht nur einige privilegierte leitende Funktionäre. Daß ein Teil dieses Tätigkeitsberichts auch die Lage in meinem Lande behandelt, weiß ich sehr zu schätzen. Ich möchte jedoch noch einige zusätzliche Daten erwähnen.

Die Gewerkschaftsbewegung unseres Landes steckt noch in den Kinderschuhen. Wir haben nach wie vor sehr unter der kolonialen Mentalität gewisser Arbeitgeber zu leiden, hauptsächlich solcher, die ausländische Interessengruppen vertreten und die darauf ausgehen, die Arbeiter unseres Landes auszubeuten. Genauso wie in anderen Ländern macht sich auch bei unserer Regierung ein beträchtlicher kapitalistischer Einfluß geltend. Außerdem sehen wir uns finanziellen Schwierigkeiten gegenüber. Aus allen diesen Gründen sind wir unseren Kollegen im Auslande für den Beistand und die Ratschläge, die sie uns zuteil werden ließen, doppelt zu Dank verpflichtet.

Ich möchte hier auch einen Vorschlag machen, dessen Verwirklichung m. E. sehr zweckdienlich wäre. Es wäre vorteilhaft, wenn die Mitgliedsverbände der ITF dem Sekretariat regelmäßig Abschriften ihrer Kollektiv- und sonstigen Verträge übermitteln würden, damit sie dem dortigen Archiv einverleibt werden und als Grundlage für Auskünfte dienen können, die von Mitgliedsverbänden in Angelegenheiten wie Altersversicherungen, Garantielohnordnungen, Krankenhausbehandlung u. dgl. verlangt werden. Es kann sein, daß andere Organisationen auf viele Errungenschaften zurückblicken können, die uns nicht einmal bekannt sind und die auch wir durchsetzen könnten, wenn wir dementsprechende Forderungen unterbreiteten. Aus diesem Grunde glaube ich, daß eine Kartei mit derartigen Daten der Entwicklung besserer Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in einer Reihe von Ländern förderlich sein würde.

R. Faupl (Technikerverband USA): Wir sollten den Generalsekretär dazu beglückwünschen, daß er uns einen so überaus klar und scharf umrissenen Überblick über die Tätigkeit der ITF in den vergangenen zwei Jahren übermittelt hat und was noch wichtiger ist, daß er die Notwendigkeit der Ausdehnung des Tätigkeitsbereichs der ITF in Zukunft unterstrichen hat.

Wenn ich mir den Bericht jedoch ansehe, kann ich das nur mit gemischten Gefühlen tun, wenn ich unseren ungeheuren Aufgabenbereich in der ganzen Welt, mit den sehr beschränkten Hilfsquellen, die uns zur Verfügung stehen, vergleiche. So stelle ich z. B. fest, daß es unter dem Abschnitt über die regionale Tätigkeit heißt, im Jahre 1958 sei zum Personal ein Bürojunge hinzugekommen. Man bedenke: Ein Bürojunge! Wenn man dann von der Notwendigkeit der Arbeit in Asien, Afrika, Südamerika und sogar vielen Ländern Europas liest und einen Blick auf die Einkünfte unserer Organisation wirft, beginnt man sich zu wundern, wie es überhaupt möglich war, das zu leisten, was bereits geleistet wird.

Meine eigene Organisation hat den Wert der Solidarität, die bei der ITF die Regel ist, aus eigener Erfahrung kennengelernt. Obwohl wir als große und einflußreiche Gewerkschaft betrachtet werden, waren wir im Arbeitskonflikt mit den Flying Tiger Airlines, als es darum ging, einen Streik erfolgreich durchzuführen, so gut wie hilflos. Unseren Sieg verdanken wir der Solidarität der ITF und insbesondere unseren britischen Kollegen, denen ich hier neuerdings meinen Dank und meine Anerkennung zum Ausdruck bringen möchte. Ich hoffe, daß wir bei der Besprechung unserer zukünftigen Arbeit in den nächsten Tagen in der Lage sein werden, der ITF die Werkzeuge zu geben, die sie zur Bewältigung ihrer Aufgaben im 20. Jahrhundert benötigt.

T. Yates (Britischer Seeleuterverband): Der Bericht über die Tätigkeit der Seeleutektion erstreckt sich auf ungefähr 12 Seiten und geht im allgemeinen nicht auf Einzelheiten ein. Denjenigen von uns, die unmittelbar an der Tätigkeit dieser Sek-

tion beteiligt sind, ist jedoch bekannt, daß in verschiedenen Weltteilen in den letzten 12 Jahren 2 Seefahrtskonferenzen und 6 Tagungen der Joint Maritime Commission stattgefunden haben, auf denen alle Aspekte des Seemannsberufs zur Debatte gelangten. Die endgültige Bereinigung des Großteils der auf diesen Konferenzen besprochenen Fragen erfolgte auf der letzten Tagung, die erst 4 oder 5 Wochen zurückliegt. Eine weitere Konvention, die bisher von den verschiedenen Ländern, die sie im Jahre 1946 in Seattle annahmen, noch nicht ratifiziert worden ist, ist nunmehr so abgeändert worden, daß eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedsstaaten in der Lage sein wird, die Schwierigkeiten zu überwinden, die sich der Ratifizierung dieser Konvention in der Vergangenheit in den Weg gestellt haben.

Zum ersten Male seit der Konferenz in Genua im Jahre 1920 konnte einstimmig eine Empfehlung angenommen werden, die die drei wichtigsten Aspekte der Bedingungen der Entlohnung und Beschäftigung der Seeleute behandelt. Ohne die ITF wäre es dazu nie gekommen. Heute sind auf unserem Kongreß zwei Kollegen anwesend, denen größeres Verdienst in diesem Zusammenhange gebührt als sonst irgend jemand in der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute, nämlich die Kollegen Oldenbroek und Becu, die beide maßgeblich am Entwurf der Seeleute-Charta vom Jahre 1946 beteiligt waren. Wir konnten aus diesem Anlaß größere Fortschritte erzielen als je zuvor, soweit ich mich auf mein Gedächtnis verlassen kann, das immerhin bis 1912 zurückreicht. Ich möchte daher nicht versäumen, hier offiziell die Errungenschaften unserer Internationale anzuerkennen. Ich sage das insbesondere im Interesse jener, die zum ersten Male einem Kongreß der ITF beiwohnen, da ich es für meine Pflicht halte, Ihnen vor Augen zu führen, was durch den Beitritt zur ITF erreicht werden kann. Durch den Beitritt zur ITF können sie zumindest die Seeleute der fortgeschritteneren maritimen Länder in die Lage versetzen, ihnen zu helfen und ihnen den Nutzen, den sie aus ihren Erfahrungen gezogen haben, zuteil werden zu lassen.

L. Riaza (Spanische Transportarbeiter im Exil): Ich erachte es für meine Pflicht, vor allem der ITF für alles zu danken, was sie für uns getan hat und das war ziemlich viel. Für uns, deren Heimatland leider von den Faschisten unterjocht ist, ist die Diskussion des Berichtes über die Tätigkeit der ITF eigentlich nur von akademischer Bedeutung.

Nach dieser einleitenden Feststellung möchte ich euch die Grüße der Transportarbeiter Spaniens überbringen, die von euch sehr viel erwarten. Sie befinden sich ohne eigenes Verschulden in einer Lage, die es ihnen nach wie vor unmöglich macht, sich am Wirtschaftsleben Europas und der Welt im allgemeinen zu beteiligen.

Erst vor ganz kurzer Zeit traten spanische Arbeiter in den Streik, da sie wissen, daß das Recht, die Arbeit zu verweigern, ein unabdingbares Recht aller Arbeiter ist. Diese spontanen Streiks entsprangen keineswegs irgendwelchen politischen Motiven, sondern ihre Ursachen waren lediglich Armut und Einschränkung der Freiheit. Sie wurden mit brutaler Gewalt unterdrückt. Die Streikenden wurden ins Gefängnis geworfen und nach ihrer Freilassung in Gebiete verwiesen, wo es ihnen unmöglich war, Arbeit zu finden und sie gezwungen waren, in Hunger und Elend dahinzuvegetieren.

Eine Lösung dieser Probleme hängt von den freien Gewerkschaften der Welt ab. Wir betrachten dieses Problem nicht nur von unserem nationalen Gesichtspunkt aus, sondern von dem aller Unterdrückten. Gleichzeitig aber müssen wir betonen, daß das Regime Francos die verzweifelte Lage verursacht, in der sich die Arbeiterschaft heute befindet.

Dank der Unterstützung, die sein Regime vom Auslande erhält, kann er die Arbeiterbewegung unterdrücken. Franco behauptet immer, die Kommunisten organisierten den Widerstand gegen ihn, aber das tut er nur, um Hilfe aus dem Auslande zu

erhalten, die jedoch nur seinem Regime zugute kommt und nicht der Bevölkerung Spaniens. Würde dieser Beistand nicht gewährt, so wäre Spanien bald wieder frei.

Vor meiner Abreise zu diesem Kongreß ersuchte mich eine Delegation spanischer Transportarbeiter, ihren Kollegen hier in Amsterdam ihre Grüße zu überbringen. Sie erklärten: „Es ist unser Wunsch, gemeinsam mit unseren Kollegen in der ITF zur Lösung der sozialen und wirtschaftlichen Probleme beizutragen.“ Franco verfolgt die Beschlüsse internationaler Kongresse mit größter Aufmerksamkeit, insbesondere, wenn es sich um einen so wichtigen Kongreß wie unseren handelt. Er weiß sehr wohl, wie sehr ihm die Verurteilung seines Regimes durch einen solchen Kongreß schaden kann. Aus diesem Grunde bitte ich euch, eine Resolution anzunehmen, die Franco die Tatsache vor Augen führt, daß sich an der Stellungnahme der Transportarbeiter der Welt zu seiner Diktatur nichts geändert hat.

(Kollege Riaza verliest den Text seines Resolutionsentwurfs.)

Eine derartige Resolution würde Franco beweisen, daß wir alle sein Regime verurteilen und entschlossen sind, für die Freiheit und demokratischen Rechte der spanischen Arbeiter zu kämpfen. Wir sollten nicht jene vergessen, die ihre Freiheit wieder erringen wollen und auch nicht die Tatsache, daß ihr Erfolg von euch allen abhängt.

Der Vorsitzende: Ich bitte Kollegen Riaza, dem Resolutionsausschuß den Wortlaut dieses Resolutionsentwurfs einzuhändigen. Ich versichere ihm, daß die ITF die ver-sklavten Arbeiter Spaniens nie vergessen wird.

D. S. Tennant (Britische Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt): Zunächst möchte ich das Sekretariat zu dem Zusatzbericht beglückwünschen, der sich mit den Belangen der Zivilluftfahrt beschäftigt. Er stellte m. E. einen erstklassigen Überblick über einen sehr schwierigen und komplizierten Gegenstand dar, und ich schließe mich den Schlußfolgerungen, zu denen dieser Bericht gelangt, vollinhaltlich an.

Im Tätigkeitsbericht wird die ad-hoc-Zivilluftfahrtkonferenz der IAO erwähnt. Das war die jämmerlichste Tagung, die jemals unter den Auspizien der IAO stattgefunden hat und keine Kritik an der Haltung der dort anwesenden Vertreter der Arbeitgeber kann scharf genug sein. Sie stellten nicht nur die Zuständigkeit der IAO in Frage, sich überhaupt mit sozialen Problemen eines der am internationalsten ausgerichteten Wirtschaftszweige zu beschäftigen, sondern behaupteten außerdem, daß derartige Probleme am besten auf nationaler Ebene gelöst werden könnten.

Wir halten es für unbedingt notwendig, daß in der Zivilluftfahrt wenigstens auf breiter Basis allgemeine Richtlinien zur Regelung gewisser grundlegender Aspekte der sozialen Bedingungen vorhanden sein sollten. Die Arbeitgeber vertreten die irrije Auffassung, daß sich die ICAO um derartige Angelegenheiten kümmern könne, wir wissen jedoch, daß ICAO eine zwischenstaatliche Organisation ist und daß die Politik, die in ihrem Rahmen von den Delegationen der einzelnen Länder vertreten wird, von den Arbeitgebern beeinflusst wird. Aus diesem Grunde glauben wir nicht, daß ICAO ein für sozialpolitische Belange zuständiges Gremium sein kann.

Aus dem Zusatzbericht geht hervor, daß die Möglichkeit der Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz der IAO – und ich möchte hier das Wort dreigliedrig besonders hervorheben – im Jahre 1960 besteht. Die Arbeitgeber werden somit nicht die gleiche Haltung einnehmen können wie letztes Mal, da auch die Vertreter der Regierungen anwesend sein werden. Unsere Gewerkschaften vertreten jedoch die Auffassung, daß es im Jahre 1960 für die Behandlung einiger dieser Probleme schon zu spät sein wird, da wir bis dahin schon längst die Schwelle des Düsenzeitalters überschritten haben werden. Das wichtigste Problem, mit dem sich die Sektion

Zivilluftfahrt zu beschäftigen hat, ist das der Zusammensetzung der Besatzungen und solange dieses Problem ungelöst bleibt, kann kaum mit einer erfolgreichen Regelung der vielen sozialpolitischen Probleme gerechnet werden, mit denen wir uns auseinandersetzen haben. Wir müssen nun aber die Feststellung machen, daß sich die Konferenz der IAO mit der Frage der Zusammensetzung der Besatzungen gar nicht beschäftigen wird – nicht einmal im Jahre 1960!

Die Politik, die von den Organisationen der Piloten über ihre internationale Föderation verfolgt wird, läßt klare Schlüsse auf ihre Absicht zu, nach besten Kräften zu versuchen, alle übrigen technischen Besatzungsmitglieder mit Spezialausbildung aus der Führerkanzel der Flugzeuge zu verdrängen. In Großbritannien ist ihnen dies bei den Funkern bereits gelungen und eine ähnliche Entwicklung läßt sich auch in vielen anderen Ländern feststellen. Sobald es ihnen einmal gelungen ist, die Funker auszuschalten, werden sie ihre Aufmerksamkeit den übrigen technischen Besatzungsmitgliedern zuwenden, um auf diese Weise ihr Endziel zu erreichen, nämlich, die ausschließlich mit Piloten besetzte Führerkanzel.

Viele von euch sind auf dem Luftwege zu diesem Kongreß gekommen und es wäre aus diesem Grunde keineswegs fehl am Platze, euch von der Entwicklung in Kenntnis zu setzen, die sich in diesem sich überaus rasch ausweitenden Wirtschaftszweig abzeichnet. In ein oder zwei Jahren wird es Flugzeuge geben, die in Höhen über 13 000 Meter bei einer Geschwindigkeit bis zu 1 000 St/km fliegen und die mit technischen Einrichtungen ausgerüstet sein werden, die an Kompliziertheit alles bisher Bekannte in den Schatten stellen werden. Durch die von der technischen Besatzung auf der Führerkanzel verlangten schnelleren Reaktionen und schnelleren Arbeitsvorgänge wird der gesamten Besatzung ein beträchtliches Mehr an Arbeitsleistung aufgebürdet, wodurch sich zwangsläufig die Möglichkeiten eines Versagens des Menschen häufen müssen. Und trotzdem wollen die Piloten gerade die Navigatoren und Bordingenieure mit Spezialausbildung ausschalten!

Wir sind der Auffassung, daß den Anforderungen des Luftverkehrs von morgen nicht mit Besatzungen entsprochen werden kann, die lediglich eine allgemeine flügerische Ausbildung genossen haben. An ein optimale Flugsicherheit und Leistungsfähigkeit ist bei derartigen Besatzungen nicht zu denken. Sowohl die Ingenieure als auch die Navigatoren werden den höchstmöglichen Grad der Spezialisierung aufzuweisen haben.

Die Arbeitgeber behaupten, daß viele der Einrichtungen dieser Düsenflugzeuge automatisch gesteuert sein werden und daß aus diesem Grunde eine zahlenmäßig starke Besatzung nicht erforderlich wäre. Man muß sich jedoch dabei die Tatsache vor Augen halten, daß man ein mit 1 000 St/km fliegendes automatisch gesteuertes Flugzeug nicht einfach landen kann, falls die automatische Steuerung versagt. Es wäre viel zu gefährlich, sich im gegenwärtigen Stadium darauf zu verlassen, daß automatische Geräte nicht versagen, denn sie versagen eben und werden weiterhin versagen.

Nun möchte ich noch etwas zu der in Wien angenommenen Resolution bemerken. In dieser Resolution wird die Beschäftigung in mehrfacher Eigenschaft verurteilt und den Mitgliedsverbänden bei allen Maßnahmen, die sie ergreifen wollen, um sich der Einführung dieser Beschäftigung zu widersetzen, der Beistand der ITF angeboten. Dieses Problem wurde in Großbritannien wenige Monate nach dem Wiener Kongreß akut.

Der Einsatz der Britannia stand unmittelbar bevor und beim Entwurf der Führerkanzel war die Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern in mehrfacher Eigenschaft Voraussetzung gewesen. Wir hegten derart schwerwiegende Bedenken darüber, daß die Flugzeuge dieses Typs so umgebaut wurden, daß sie auch ohne Beschäftigung der Besatzungsmitglieder in mehrfacher Eigenschaft geflogen werden können. Es

handelte sich jedoch um folgendes: Wir vertraten die Auffassung, daß dieses Problem die Luftverkehrslinien aller Länder berühre und daher der Öffentlichkeit in seiner ganzen Tragweite durch eine entsprechende Demonstration vor Augen geführt werden sollte. Ich bedaure, feststellen zu müssen, daß dieser Gedanke keinen Anklang fand.

Nichtsdestoweniger hat sich an diesem Sachverhalt nichts geändert und ich möchte mir den Vorschlag gestatten, daß die Sektionskonferenz, die während dieses Kongresses stattfindet, sich sehr eingehend mit diesem Problem und der Planung entsprechender Maßnahmen beschäftigen möge, um zu gewährleisten, daß bei der Bemannung der in der Zivilluftfahrt eingesetzten Flugzeugtypen der Zukunft dem Gebot der optimalen Flugsicherheit und Leistungsfähigkeit Rechnung getragen werden könne.

M. Petroulis (Griechische Seeluteföderation): Ich möchte der ITF im Namen der hier vertretenen griechischen Gewerkschaften für die Solidarität danken, die sie an den Tag gelegt hat und unsere Anerkennung der von ihr geleisteten Arbeit zum Ausdruck bringen.

Wo immer es eine schwache Gewerkschaftsbewegung gibt, glauben wir, daß die fortgeschrittenen, gut organisierten Bewegungen die Pflicht haben, ihr Beistand zu gewähren.

In Griechenland gibt es heute über 500 Schiffe, die infolge der wirtschaftlichen Depression aufgelagt sind. Mehr als 12000 griechische Seelute sind arbeitslos. Die meisten griechischen Schiffe benützen die Schattenflaggen. Wir wollen das doppelte Ziel erreichen, den Seeleuten durch Kollektivverträge Schutz zu bieten und die Reeder zu veranlassen, wieder die griechische Flagge an Bord dieser Schiffe zu hissen. Unter den Hafendarbeitern herrscht Arbeitslosigkeit und sie müssen sich mit ungünstigen sozialen Bedingungen abfinden, da die Konvention über die Beschränkung der Lasten nicht Anwendung findet. Die Eisenbahner warten trotz der vom Wiener Kongreß vor zwei Jahren angenommenen Resolution noch immer auf den Achtstundentag.

Diese schwierige Lage hat sich nicht nur entwickelt, weil wir gewerkschaftlich noch schwach sind, sondern auch, weil die Arbeitgeber ganz offen versuchen, die Gewerkschaftsbewegung zu spalten und dabei sogar so weit gehen, daß sie arbeiterfeindliche Elemente unterstützen. Obwohl wir uns entschieden gegen solche Versuche zur Wehr setzen, werden wir unvermeidlich die Solidarität und den Beistand der ITF in Anspruch nehmen müssen. Aus diesem Grunde sollte die ITF häufiger Vertreter nach Griechenland entsenden, da unsere Arbeiter dadurch ermutigt werden und einsehen, daß sie ihren Kampf nicht allein führen müssen.

Wir können euch versichern, daß wir den Kampf gegen die Diktatur jeder Schattierung, sei es bei uns oder in anderen Weltteilen, nie aufgeben werden. Bei ihrem Kampfe um den Frieden und menschenwürdige Arbeitsbedingungen wird sich die ITF stets auf die Wachsamkeit der griechischen Arbeiterschaft verlassen können, denn nur so können wir unser Volk in eine glücklichere Zukunft führen.

J. H. Oldenbroek (Generalsekretär, Internationaler Bund Freier Gewerkschaften): Es freut mich sehr, euch die Grüße des IBFG überbringen zu können. Wir haben festgestellt, daß unsere gegenseitigen Beziehungen sich ständig bessern und daß wir immer enger zusammenarbeiten. Das soll auch so bleiben, da wir beide eingesehen haben, daß die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung gemeinsam an die Bewältigung der großen Aufgaben schreiten muß, die ihr noch bevorstehen.

Nun kann kein Zweifel darüber bestehen, daß eure Internationale unter allen Berufssekretariaten die wichtigste Rolle spielt. Diesen sehr wesentlichen Beitrag leistet ihr, weil ihr Transportarbeiter seid, aber nicht nur aus diesem Grunde allein,

sondern auch in Anbetracht eurer Tradition und der Tatsache, daß ihr immer schon eine dynamische Organisation gewesen seid.

Ich habe gerade mit meinen alten Kollegen Leick und Frau Krier aus Luxemburg gesprochen und habe mich dabei an die Konferenz erinnert, die die ITF 1947 in Luxemburg organisierte. Als erste Organisation hatte sie dort den Marshall-Plan willkommen geheißen, zu einer Zeit, wo kaum sonst noch jemand seine Bedeutung einzuschätzen wußte. Heute müssen wir diese Anstrengungen in einer anderen Richtung entfalten: wir müssen die freien Nationen der Welt zusammenführen und ihnen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit vor Augen führen, damit eine allgemeine Besserung der Lage in der ganzen Welt erreicht werden kann. Allen Nationen, die unseres Beistands bedürfen, kann geholfen werden, da die Welt, in der wir leben, groß genug dazu ist. Notwendig wäre nur, daß sie den Weg zueinander finden und genauso gemeinsam vorgehen wie es im Falle des Marshall-Plans innerhalb eines räumlich sehr beschränkten Teils des Erdballs der Fall war.

Was können die Völker der neuen Länder mit der Freiheit anfangen, solange sie ihnen nicht Arbeitsmöglichkeiten und Wohlstand verschaffen kann? Die Demokratie hat gewiß viel für sich, aber was für einen Zweck hat eine Demokratie ohne Verdienstmöglichkeiten und ohne Zukunft? Ich hoffe, daß ihr euch alle für diesen Gedanken einsetzen werdet, daß die demokratischen Nationen sich zusammenschließen und gemeinsam einen Plan für eine gegenseitige Beistandsleistung ausarbeiten. Er kann und muß verwirklicht werden.

Herr Vorsitzender! Ich habe die ITF bereits zu ihren Leistungen beglückwünscht, die Zukunft wird jedoch noch größere Leistungen erfordern. Wie euch bekannt sein wird, kann auch der IBFG auf eine überaus rasche Entwicklung zurückblicken; aber auch bei uns bleibt noch viel zu verbessern, auch wir müssen die Schlagkraft von Organisationen in vielen Ländern stärken und das muß gemeinsam mit den internationalen Berufssekretariaten und insbesondere der ITF geschehen.

Wie Kollege Faupl bereits heute richtig erklärt hat, standen der internationalen Gewerkschaftsbewegung bisher noch nicht die erforderlichen Mittel dazu zur Verfügung. Bisher war das alles nur eine Bagatelle, unsere Gegner haben 10mal so viel Geld aufwenden können. Der IBFG hat jedoch mit der Errichtung eines internationalen Solidaritätsfonds begonnen und wird im Laufe der nächsten 3 bis 5 Jahre in der Lage sein, einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der gewerkschaftlichen Arbeit in den Entwicklungsländern zu leisten.

Der Fonds gehört der gesamten Gewerkschaftsbewegung und wird diese Mittel verfügbar machen. Sie werden auch den internationalen Berufssekretariaten zugute kommen. Damit will ich jedoch keineswegs zum Ausdruck bringen, daß ihr keine weiteren Beiträge an eure eigene Internationale leisten sollt. Im Gegenteil, ich möchte euch anspornen, in dieser Hinsicht noch mehr zu tun.

Auf einen Umstand möchte ich jedoch euch alle, insbesondere aber die Kollegen aus den Ländern aufmerksam machen, die eures Beistands bedürfen. Wir haben nicht viel Zeit. Entweder könnt ihr eure Bewegung in den nächsten drei bis fünf Jahren ausbauen oder aber vielleicht überhaupt nicht mehr. Ich hoffe, daß ihr mir diese Feststellung nicht übelnehmen werdet. Es ist eben so, daß wir nicht viel Zeit vergeuden dürfen. Wir haben es eilig und wo immer unsere Saat gesät wird, müssen wir damit rechnen können, daß die betreffenden Organisationen innerhalb der Zeit, die ich erwähnt habe, auf eigenen Füßen stehen und außerdem in der Lage sein werden, ihren Beitrag zur Arbeit der Internationale zu leisten. Wir dürfen daher nicht mit Jahrzehnten rechnen, sondern höchstens mit Jahren.

Schließlich möchte ich etwas zu unserer Aufgabe, den Weltfrieden zu erhalten, erwähnen. Im Mittleren Osten hat sich soeben wieder ein Konflikt entwickelt und

wir müssen wieder einmal für die in der Vergangenheit begangenen Irrtümer büßen. Hätten wir uns weniger darum gekümmert, mit irgendeiner maßgebenden Persönlichkeit hier oder einer herrschenden Clique dort zu paktieren, dafür aber etwas mehr um die Völker dieser Länder, die in bitterem Elend ihr Dasein fristen müssen, dann hätten wir heute jemand auf unserer Seite. Leider wurde das unterlassen und wir befinden uns daher in einer Lage, wo wir uns die Unterstützung der Bevölkerung nicht mehr verschaffen können, mit einer Ausnahme: nämlich im Libanon.

Dort besitzen wir Mitgliedsverbände und können mit der Unterstützung von seiten der Gewerkschaftsbewegung rechnen. Sie hat uns um Beistand ersucht, um die Demokratie zu verteidigen und einen aus dem Ausland gelenkten Aufstand zu verhindern.

Gewiß bringen wir unseren Kollegen im Libanon die größte Sympathie entgegen, dennoch aber glauben wir, daß eine Intervention in solchen Fällen Sache der Vereinten Nationen sein sollte. Wir machen den Amerikanern keine Vorwürfe, weil sie dem Ansuchen des Präsidenten der libanesischen Republik entsprochen haben. Wenn man den Vereinten Nationen keine Gelegenheit bietet, in derartigen Fällen einzugreifen und ihnen auch die von ihnen benötigte Polizei nicht zur Verfügung stellt, können sie selbstverständlich herzlich wenig tun. Hier wäre eine günstige Gelegenheit, eine solche Polizei zu verlangen. In diesem Falle hätte man sie gebraucht und es wäre nach wie vor wünschenswert, daß die Vereinten Nationen ihren Einfluß im Libanon sobald wie möglich geltend machen.

Es steht fest, daß man sich im Mittleren Osten nicht mit einem politischen, sondern mit einem sozialen Problem zu tun hat. Wo soviel ergiebige Erdölquellen sind, wird auch viel Geld in Umlauf gebracht, das jedoch nicht der Bevölkerung zugute kommt. Sobald dies jedoch geschieht, wird man diese Leute hundertprozentig im demokratischen Lager finden und dann werden sie gemeinsam mit uns für ihre und unsere Freiheit kämpfen.

Damit will ich meine Ausführungen schließen. In den nächsten Jahren wird die internationale Gewerkschaftsbewegung mit einem Mindestaufwand an Zeit, aber mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln eine riesige Aufgabe zu bewältigen haben. Ich bin überzeugt, daß wir dabei auch weiterhin mit der ausgezeichneten Zusammenarbeit zwischen der ITF und dem IBFG rechnen können.

Der Generalsekretär gibt daraufhin die folgende Zusammensetzung des Resolutionsausschusses bekannt:

<i>Skandinavien</i>	<i>Thore</i>
<i>Deutschland</i>	<i>Hildebrand</i>
<i>Schweiz</i>	<i>Haudenschild</i>
<i>Lateinamerika</i>	<i>Pomar</i>
<i>Afrika</i>	<i>Labinjo</i>
<i>Neuseeland</i>	<i>Herlihy</i>
<i>Österreich</i>	<i>Brosch</i>
<i>Niederlande</i>	<i>De Vries</i>
<i>Frankreich</i>	<i>Laurent</i>
<i>Asien</i>	<i>Sugino</i>
<i>Großbritannien</i>	<i>Brannigan</i>
<i>USA</i>	<i>Faupl</i>

Samstag, 26. Juli 1958

Vormittagssitzung

Der Präsident eröffnet die Sitzung um 9 Uhr. Der Generalsekretär gedenkt des verstorbenen Kollegen Jerker Svensson, ehemaliger Vorsitzender des schwedischen Seeleuteverbandes, dessen Namen im Tätigkeitsbericht ausgelassen wurde. Er bittet hierfür um Entschuldigung, worauf sich die Kongreßteilnehmer zum Andenken an Kollegen Svensson von ihren Sitzen erheben.

Kollege Tennant beantragt die Verschiebung der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, da ihr Termin mit dem der gemeinsamen Konferenz der Seeleute und Hafendarbeiter kollidiere. Es wird jedoch beschlossen, den ursprünglich festgelegten Termin nicht zu ändern.

Die Diskussion des Tätigkeitsberichtes wird daraufhin fortgesetzt.

J. S. Thore (schwedischer Seeleuteverband): Als Vertreter des schwedischen Seeleuteverbandes möchte ich zunächst feststellen, daß wir dem Sekretariat wegen der Unterlassung der Erwähnung des Kollegen Jerker Svensson bei den Todesfällen keine Vorwürfe machen. Irren ist menschlich, so etwas kann vorkommen.

Auf diesem Kongreß sind die skandinavischen Länder durch eine starke Delegation vertreten. Wenn sie sich bisher nicht allzu häufig zum Wort gemeldet hat, darf daraus nicht der Schluß gezogen werden, daß sie an der internationalen Zusammenarbeit kein Interesse hätte. Die skandinavische Gruppe besteht aus gut entwickelten Organisationen mit gut ausgebauten internationalen Beziehungen. Sie haben die ITF immer unterstützt und werden es auch weiterhin tun, da wir die große Bedeutung der ITF zu schätzen wissen, und wir Seeleute uns darüber klar sind, daß unsere Probleme nur durch internationale Zusammenarbeit gelöst werden können. Unsere Gewerkschaft hat viel für die schwedischen Seeleute getan und was Heuern und Arbeitsbedingungen betrifft, liegen wir an einer der ersten Stellen, was jedoch nicht bedeuten soll, daß wir uns damit zufriedengeben. Die Heuern und Arbeitsbedingungen lassen noch immer zu wünschen übrig und um eine Besserung herbeizuführen, müssen wir auf internationaler Ebene darauf achten, daß die Verhältnisse, wo sie schlechter sind als in skandinavischen Ländern, entsprechend verbessert werden.

Ein unerlässlicher Beitragsfaktor zu unserem Erfolg ist eine Lösung des Problems der Schattenflaggen. Derzeit zählt die Flotte unter den Schattenflaggen rund 12 Millionen Tonnen. Liberia besitzt 650 Schiffe, Panama 565 usw. Es liegt auf der Hand, daß die ITF ihre Tätigkeit intensivieren muß, um mit diesem Problem fertig zu werden. Wir werden es heute nachmittag auf der gemeinsamen Sitzung der Seeleute und Hafendarbeiter besprechen und einen Beschluß über die in der Zukunft zu ergreifenden Maßnahmen fassen müssen. Diejenigen Kollegen, die nicht direkt mit der Schifffahrt in Verbindung stehen, möchte ich bitten, sich gemeinsam mit uns auf die Lösung dieses Problems zu konzentrieren und hoffe, daß der Kongreß den Kollegen Omer Becu unterstützen wird, sobald er konkrete Vorschläge über einen allgemeinen Boykott dieser Schiffe macht, damit wir dieses Problem ein für allemal einer Lösung zuführen können.

A. Rodriguez Perez (Föderation des Personals der Zivilluftfahrt von Kuba): Ich möchte auf die sehr interessanten und lehrreichen Ausführungen eines der Delegierten zurückkommen, der zu unseren besonderen gewerkschaftspolitischen Problemen in der Zivilluftfahrt Stellung nahm. Es tut uns sehr leid, daß die paritätische Konferenz der IAO in Genf infolge der Hartnäckigkeit und Obstruktion der Arbeitgeber zum Fehlschlagen verurteilt war. Es ist daher jetzt umso dringender notwendig, eine dreigliedrige Konferenz einzuberufen. Wir leben im Düsenzeitalter, wo

große Entfernungen in viel kürzerer Zeit zurückgelegt werden können. Uns geht es darum, daß die Entlohnung des fliegenden Personals nicht verbessert werde, solange andere Arbeitnehmer leer ausgehen müssen. Wir müssen auf eine Herabsetzung der Flugzeit der Besatzungen hinarbeiten und unter Besatzungen verstehe ich alle Kategorien, denn der Unterschied zwischen denen, die das Flugzeug fliegen und diejenigen, die die Fluggäste betreuen, ist ja nur technischer Natur. Wir wissen alle nur zu gut, daß die Piloten oft so lange intensiv arbeiten müssen, daß sie die Grenze ihrer physischen Leistungsfähigkeit erreichen und sind der Auffassung, daß ihre Flugzeit um die Hälfte herabgesetzt werden sollte.

Ich hoffe, daß dieser wichtige Kongreß darauf achten wird, daß die regionale Tätigkeit der ITF in Lateinamerika weiter ausgebaut wird und daß Maßnahmen im Interesse des Personals der Zivilluftfahrt in Lateinamerika beschlossen werden, das eine wichtige Gruppe von Arbeitnehmern darstellt. Der Großteil dieses Personals ist entweder unorganisiert oder gehört gelben Gewerkschaften an. Von monatlichen Begrenzungen der Flugzeit ist häufig nicht die Rede. Die Kollektivverträge, die von den Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten, Großbritannien und den Niederlanden ausgehandelt werden konnten, sollten anderen Ländern als Vorbild dienen und ich hoffe, daß diese Gewerkschaften uns nach besten Kräften beistehen werden. Unsererseits können wir die ITF versichern, daß wir bei jeder Gelegenheit mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln einen Beitrag zu ihrer Arbeit leisten wollen.

C. Heymann (Verband des Personals öffentlicher Verkehrsbetriebe, Ghana): Als ich meine Ansprache an den Wiener Kongreß richtete, stand die Unabhängigkeitserklärung von Ghana, das damals noch Goldküste hieß, unmittelbar bevor. Ich vermittelte damals einen Überblick über die überaus rasche Entwicklung der Verkehrswirtschaft des Landes und ihre Auswirkungen. Jetzt können wir als unabhängige Nation feststellen, daß die Entwicklung des Straßenbaus aufsehenerregend war und zu einer beträchtlichen Entwicklung des Straßenverkehrs und der Gewerkschaften seiner Arbeitnehmer geführt hat. Das Straßennetz von rund 40 000 km bildet die Grundlage für seine wirtschaftliche Revolution. Die Gewerkschaften der Transportarbeiter sind sich ihrer Verantwortung voll und ganz bewußt und spielen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Verkehrswirtschaft. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Ghana macht sich der Wunsch nach einer Reorganisation der Gewerkschaftsbewegung und einer Reform der Arbeitsgesetzgebung bemerkbar. Der gegenwärtige Gewerkschaftsbund von Ghana übt in der Praxis lediglich beratende Funktionen aus und verhindert jede wirksame Zusammenarbeit. Ich erwähnte in Wien die mangelnde Zentralisierung und die große Zahl der Gewerkschaften und es kann daher nicht überraschen, wenn die Organisationen der Transportarbeiter bei den Bemühungen um Reorganisation der Arbeiterbewegung eine führende Rolle spielen. Dadurch wurde im Ausland der unrichtige Eindruck hervorgerufen, daß sich bei uns antibritische Tendenzen geltend machen. In gewissen Kreisen weiß man unsere Probleme nicht richtig einzuschätzen und beurteilt sie lediglich von lokalen Gesichtspunkten aus. Darüber machen wir uns jedoch keinerlei Bedenken. Wir sind überzeugt, daß wir auf empirischem Wege zu einer Struktur gelangen werden, die nicht nur demokratisch ist, sondern die wahre Persönlichkeit des Afrikaners widerspiegelt. Die Transportarbeitergewerkschaften, wie überhaupt die breite Masse der Arbeiterbewegung von Ghana, haben einstimmig die Grundsätze der Charta gebilligt, die eine strukturelle Änderung der Gewerkschaftsbewegung des Landes beinhaltet. Zum Zwecke der Verwirklichung der in dieser Charta enthaltenen Vorschläge finden Beratungen zwischen dem Gewerkschaftsbund und den Arbeitgebern mit der Regierung über die Verabschiedung der erforderlichen Gesetzgebung statt.

Die Regierung legt beträchtliches Interesse an der Entwicklung einer starken und leistungsfähigen Gewerkschaftsbewegung an den Tag. Bei seiner Ansprache an

unseren Gewerkschaftskongreß, der vor einigen Monaten stattfand, bekräftigte unser Ministerpräsident ausdrücklich die Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmer und erklärte, die Regierung würde der Gewerkschaftsbewegung alle erforderliche Unterstützung zuteil werden lassen.

Ausländischen Beobachtern fällt es nicht immer leicht, unsere Probleme und die Maßnahmen, die wir zu ihrer Lösung zwangsläufig ergreifen müssen, richtig einzuschätzen.

Wir sind überzeugt, daß unsere Freiheit bedeutungslos wäre, solange sie nicht auch die Freiheit anderer afrikanischer Staaten mit sich bringt. Wir wissen, daß man in gewissen, der Kolonialherrschaft günstig gesinnten Kreisen die Hoffnung hegt, daß das Experiment in Ghana fehlschlagen werde. Wir sind oft höchst unangenehm überrascht über die rückhaltlose Verurteilung von Verstößen gegen die Menschenrechte in gewissen Teilen Europas von seiten mancher unserer europäischen Kollegen und die im Vergleich dazu gleichgültige Einstellung mit der sie ähnliche Greuelthaten in Afrika und Asien beurteilen. Aus diesem Grunde begrüßen wir ganz besonders die überaus rasche Entwicklung der regionalen Tätigkeit der ITF in Afrika. Der Beschluß, ein Regionalbüro für Afrika zu errichten, ist ein sehr willkommener; wir sind bereit, zur Arbeit des Büros, einerlei wo es sich befinden möge, einen Beitrag zu leisten. Für uns ist die Einigung Afrikas die Verwirklichung eines Ideals und wir hoffen zuversichtlich, das Stadium zu erreichen, wo wir von unseren Kollegen in Europa und Amerika als gleichberechtigte Partner betrachtet werden und jeder finanziellen oder sonstigen Bevormundung entbehren können.

Zum Schluß möchte ich Kollegen Becu noch meine Anerkennung für die Art und Weise aussprechen, auf die er unseren vielen Ansuchen Rechnung getragen hat und uns in schwierigen Zeiten mit Rat und Tat zur Seite gestanden ist. Durch seine Afrikareise hat sich unser Vertrauen in die ITF und die von ihr vertretenen edlen Grundsätze nur noch verstärkt.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Seeleute und Fischer): Zunächst möchte auch ich meine Anerkennung der Bemühungen des Exekutivkomitees und insbesondere des Generalsekretärs, meines Freundes Omer Becu, zum Ausdruck bringen, selbst wenn das, was erreicht wurde, nicht unbedingt in konkreter Form erscheint, sondern vielmehr als Etappe auf dem Wege zur Erreichung unserer Ziele betrachtet werden muß. Solche Etappen sind bei jeder langfristigen Politik unvermeidlich, müssen aber zwangsläufig zur absoluten Herrschaft von Freiheit und sozialer Gerechtigkeit führen.

Ein Gegenstand einer solchen langfristigen Politik ist die Einigung Europas, die eigentlich ein internationales Problem darstellt und nicht nur ein europäisches, denn die Zukunft der ganzen Welt ist auf das engste verbunden mit der Zukunft Westeuropas. Entweder eine Welt oder überhaupt keine! Diese grimmige Warnung scheint mir heute noch mehr Tragweite zu besitzen, als zu der Zeit, wo sie zuerst ausgesprochen wurde. Aus diesem Grunde pflichte ich der Erklärung des Kollegen Omer Becu in der Einleitung zu diesem Bericht bei, wo er sagt, es gebe weitaus wichtigere Gründe, über die Neubeiitte zur ITF erfreut zu sein, als die bloße zahlenmäßige Erhöhung des Mitgliederstandes, nämlich die Tatsache, daß die überwiegende Mehrheit der neu beigetretenen Gewerkschaften aus Weltteilen stammt, die man allgemein als Entwicklungsländer bezeichnet. Daraus geht nämlich hervor, daß wir einen Beitrag zur allmählichen Anpassung des Lebensstandards dieser Länder an den in den sog. entwickelten Ländern erreichten leisten. Dies setzt langfristige Planung voraus, je schneller wir jedoch handeln, desto besser.

Nun möchte ich auf Probleme zu sprechen kommen, die mich als Vertreter der Seeleute und Fischer interessieren und etwas zur Frage der Schattenflaggen sagen, oder vielleicht den Namen benutzen, den man ihnen neuerdings in Amerika gegeben hat,

nämlich „Flaggen der Notwendigkeit“. Die Lösung dieses gesamten Problems hängt von der richtigen Beurteilung furchtbaren Gefahr durch Regierung und Reeder ab, die durch das leichtfertige Spiel mit nationalen Flaggen hervorgerufen worden ist und auch von ihrer Bereitwilligkeit, gemeinsam mit uns diese moderne Form des Seeräubertums zu bekämpfen.

Nun wird uns mittels Paragraph 29 der von der letzten Seerechtskonferenz angenommenen Regelung der Hochseeschifffahrt eine ausgezeichnete Waffe in die Hand gedrückt. Darin heißt es, daß zwischen dem Schiff und der Flagge, unter dem es zum Einsatz gelangt, ein echter Zusammenhang bestehen müsse. An und für sich bedeutet diese Bestimmung nicht allzuviel, sie kann aber, wenn man sie weiter entwickelt, zu einer wichtigen Waffe im Kampfe gegen die Schattenflaggen werden. Aus diesem Paragraphen soll nun der Entwurf einer Konvention werden. In seiner gegenwärtigen Form stellt er jedoch nicht mehr als eine Grundsatzerklärung dar und solange er nicht in weiteren Einzelheiten ausgearbeitet wird, läßt sich damit nicht viel anfangen. Außerdem sah der ursprüngliche Wortlaut vor, daß nicht nur der Staat, unter dessen Flagge ein Schiff eingesetzt wird, beschließen könne, ob das Schiff die betreffende Flagge führen dürfe. Man befürchtete jedoch, daß sich daraus eine Flaggendiskriminierung ergeben könnte, weshalb dieser Wortlaut fallen gelassen wurde. Diese Torpedierung des ursprünglichen Wortlauts war in erster Linie auf den Widerstand der Amerikaner zurückzuführen. Ich kann ihre Lage einigermaßen verstehen und könnte ihnen auch einiges Verständnis entgegenbringen, wenn sie nur auch ihrerseits den Problemen, die sich aus den Schattenflaggen für andere Länder ergeben, etwas Verständnis entgegenbringen würden. Davon ist jedoch nicht die Rede.

Was soll nun eigentlich geschehen? Wir müssen uns bemühen, den Paragraphen 29 anzuwenden, selbst wenn er vorläufig nur eine stumpfe Waffe darstellt. Da der Begriff des echten Zusammenhanges grundsätzlich gebilligt worden ist, müssen Reeder und Seeleute mit seiner Verwirklichung beginnen und bei ihren Regierungen in diesem Sinne vorstellig werden. Ein Minister der Niederlande, der vor kurzem einige von einem Abgeordneten des niederländischen Oberhauses aufgeworfene Fragen über die Genfer Konferenz beantwortete – dieser Abgeordnete ist übrigens ein bedeutender Reeder –, erklärte, daß die von der Konferenz angenommenen Vertragsartikel internationale Vorschriften darstellten, die für die Staaten, von denen sie angenommen werden, bindend seien und selbst auf jene Staaten beträchtlichen Einfluß ausüben, die ihnen die Ratifizierung versagen. Ferner erklärte der Minister, daß das Phänomen der Schattenflaggen, wenn es bestehen bliebe und die gesunde Entwicklung der Schifffahrt der Welt ihnen mehr gefährden würde, die einzelnen Ländern gewiß zu weitaus energischeren Maßnahmen veranlassen würde als bisher der Fall war. Da diese Bestimmungen des internationalen Seerechts nunmehr den echten Zusammenhang vorsehen, käme den Empfehlungen über Sicherheit und Wohlfahrts-einrichtungen größere Bedeutung zu.

Ich stimme überein mit den Worten des Kollegen Hildebrand, daß wir bei unserer zukünftigen Kampagne gegen diese Flaggen darauf abzielen sollten, eine Konferenz von Regierungen, Reedern und Seeleuten herbeizuführen, um den Grundsatz des echten Zusammenhanges in größerem Umfange verwirklichen zu können. Unser verstorbener Kollege Ingvald Haugen erklärte auf einer der letzten Sitzungen der Seeleutesektion, daß uns, falls Regierungen und Reeder nicht gewillt wären, irgend etwas zur Lösung des Problems der Schattenflaggen zu unternehmen, nichts anderes übrig bliebe, als unseren Mitgliedern die Anmusterung auf diesen Schiffen unter diesen Flaggen anzuraten, die Besatzungen dieser Schiffe zu organisieren und für sie die bestmöglichen Heuern und Arbeitsbedingungen auszuhandeln. Es erübrigt sich zu sagen, daß er sich darüber klar war, daß das Ergebnis einer solchen Vorgangs-

weise das Gegenteil von dem sein würde, was sich die ITF unter geregelten Verhältnissen in der Schifffahrt vorstellt. Ich möchte daher weiterhin hoffen, daß sich in Kreisen der Regierungen und Reeder der gesunde Menschenverstand durchsetzen wird.

Nun einige Worte über die Fischer. Kollege Omer Becu erwähnte gestern, was wir auf der letzten Internationalen Arbeitskonferenz für diese anscheinend so vernachlässigten Kollegen erreichen konnten und in diesem Zusammenhang gebührt der Vorbereitenden Arbeit des Sachverständigenausschusses der IAO, der 1958 auf Initiative der ITF ins Leben gerufen worden war, besondere Anerkennung. Ich möchte auch hier besonders die Arbeit des Vertreters der Regierung der Niederlande, Herrn Thurner, würdigen, der den Vorsitz dieses Ausschusses führte und auf der Plenarsitzung und den Ausschußsitzungen, auf denen die drei Konventionen über Fragen der Hochseefischer in erster Lesung angenommen wurden, den Vorsitz führte. Noch wichtiger als die Annahme dieser Konventionen war die einstimmige Billigung einer Resolution, in der der Verwaltungsrat des IAA ersucht wird, einen besonderen Ausschuß zu ernennen, um eine dauernde Behandlung von Fragen der Fischwirtschaft im Rahmen der IAO zu gewährleisten. Auch hier hat die ITF eine langfristige Politik verfolgt, die von Erfolg begleitet war. Die Zeit wird bald da sein, wo die Hochseefischer nicht mehr als „Aschenbrödel“ bezeichnet werden müssen.

Schließlich möchte ich, wenn von langfristiger Politik die Rede ist, auf die einleitenden Worte des Generalsekretärs zum Tätigkeitsbericht zurückkommen, wo er auf den großzügigen Beistand der Mitgliedsverbände in den fortgeschrittenen Ländern zu sprechen kam und erwähnte, daß alles, was in die ITF investiert wird, bei der Erfüllung ihrer geschichtlichen Mission tausendfach vergolten werden würde. Auf unserer Tagesordnung steht ein Vorschlag, dessen Verwirklichung die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der größeren Organisationen beinhalten würde. Ich möchte hier nicht auf Einzelheiten dieses Vorschlags eingehen, sondern lediglich die aufrichtige Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß er angenommen wird. Gebt der ITF die Werkzeuge, die sie für ihre Arbeit braucht und der Erfolg dieser Arbeit wird nicht ausbleiben!

Der Generalsekretär: Kollege de Vries hat soeben das Problem der Schattenflaggen erwähnt. Gestern konnten wir im Rahmen der Sektion der Hafentarbeiter und Seeleute bekanntgeben, daß unsere finnischen Kollegen eines dieser Schiffe, die „Dimitrakis“ angehalten haben. Der Reeder weigerte sich, mit uns einen Vertrag abzuschließen, worauf die Hafentarbeiter das Beladen des Schiffes verweigerten. Die Gewerkschaft der Lotsen lehnt es ab, dieses Schiff aus dem Hafen hinauszuführen, worauf der Kapitän versuchte, auszulaufen, ohne die Ladung oder einen Lotsen an Bord zu nehmen. Das Schiff strandete, und wie ich aus einem Telegramm ersehe, das ich soeben erhalten habe, sitzt es nach wie vor fest.

E. Bell (Internationales Arbeitsamt): Herr Vorsitzender, Delegierte und Kollegen! Ich danke euch dafür, daß ihr mir Gelegenheit geboten habt, einige Worte an euch zu richten.

Seit 40 Jahren führt die IAO einen unerbittlichen Kampf gegen Armut, Ungerechtigkeit und Unduldsamkeit. Aus diesem Anlaß möchte ich der ITF und ihren Mitgliedsverbänden dafür danken, daß sie die Bemühungen der IAO von allem Anfang an unterstützt haben.

Ich beabsichtige nicht, ausführlich auf alle Errungenschaften der IAO einzugehen, möchte jedoch auf die vor kurzem von der 41. Seefahrtskonferenz gefaßten Beschlüsse verweisen, eine Konferenz, auf der die ITF neuerdings den Beweis dafür erbrachte, daß sie ihre führende Rolle auch tatsächlich verdient, indem sie es erreichte, daß mehrere Fragen der Fischer in die Tagesordnung einbezogen wurden. Ebenso wird den vielfältigen Problemen des Binnenverkehrs und der Zivilluftfahrt

größte Aufmerksamkeit zugewandt. Zu Problemen deren Lösung die IAO in Angriff zu nehmen beabsichtigt, gehören berufliche Aus- und Fortbildung, Sicherheit des menschlichen Lebens auf See, Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute, asiatische Seeleute, Fischer und das allgemeine Problem der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern.

Eine Lösung des letztgenannten Problems setzt eine Schulung der Arbeitgeber auf dem Gebiete der innerbetrieblichen Beziehungen ebenso voraus wie die entsprechende Schulung der Arbeitnehmer. Aus diesem Grunde hat die IAO ein Arbeitsprogramm entwickelt, das den Zweck verfolgt, die Arbeitnehmer auf objektive Weise mit allen Tatsachen und Problemen vertraut zu machen, mit denen sie sich in der modernen Gesellschaftsordnung auseinandersetzen haben.

Das gewaltige Arbeitsprogramm der IAO dient in allererster Linie der Lösung der Probleme der Entwicklungsländer. Wir müssen die Tatsache anerkennen, daß wir es hier mit Völkern zu tun haben, die wohl die industrielle Revolution der modernen Zeit begrüßen, gleichzeitig aber feststellen müssen, daß sie mit ihrer traditionellen Lebensart unvereinbar ist. Der Zweck unserer Programme besteht nicht nur darin, die Konsequenzen dieser wirtschaftspolitischen Entwicklung abzufangen, sondern auch die dadurch entstehende wirtschaftliche, soziale und kulturelle Kluft zu überbrücken.

Der Vorsitzende hat in seiner Ansprache erwähnt, daß die Verwirklichung des Projekts einer Gründung eines afrikanischen Regionalbüros der ITF bevorstehe. Nun gehört zur wichtigsten Entwicklung der Tätigkeit der IAO in den letzten Jahren bestimmt die Ausweitung unserer Tätigkeit in Afrika. Die Empfehlungen eines Sachverständigenausschusses und die Forderungen der Vertreter der Arbeitnehmer im Verwaltungsrat des IAA und der Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen haben den Verwaltungsrat veranlaßt, mit Wirkung vom Januar 1959 ein afrikanisches Büro der IAO ins Leben zu rufen. Vorgesehen ist ferner ein dreigliedriger beratender Ausschuß für afrikanische Gebiete südlich der Sahara und der Generaldirektor erwägt außerdem die Einberufung einer afrikanischen Regionalkonferenz.

Ein weiterer vom Verwaltungsrat in der jüngsten Zeit gefaßten Beschluß bezog sich auf eine Überprüfung der Lage in den Mitgliedsstaaten der IAO, soweit sie die Versammlungsfreiheit betrifft. Im vorigen Monat konnte der Generaldirektor bereits bekanntgeben, daß die Regierungen der Vereinigten Staaten und der Sowjetunion die IAO eingeladen hätten, Studiendelegationen zu entsenden.

Damit habe ich euch einen kurzen Überblick über die Probleme vermittelt, mit deren Lösung wir derzeit beschäftigt sind. Unsere Aufgabe ist nicht einfach. Ihrer Verwirklichung stellen sich politische und finanzielle Schwierigkeiten in den Weg, wir werden jedoch von unseren Bemühungen um Erreichung unseres Zieles nie ablassen, des dauernden Friedens in der ganzen Welt, der auf sozialer Gerechtigkeit und Menschenwürde beruht und rechnen dabei weiterhin mit der tatkräftigen, rückhaltlosen Unterstützung der Gewerkschaftsbewegung.

F. Bialas (Internationales Zentrum Freier Gewerkschafter im Exil): Zunächst möchte ich euch dafür danken, daß ihr mich als Vertreter des Internationalen Zentrums Freier Gewerkschafter im Exil zu eurem Kongreß eingeladen habt. Unserer Organisation gehören Kollegen aus Bulgarien, Estland, Ungarn, Polen, Rumänien, Lettland, Litauen, der Tschechoslowakei, der Ukraine und Jugoslawien an, die früher aktiv in ihren Gewerkschaften tätig waren. Eure Einladung betrachten wir als Geste der Solidarität von Millionen von Transportarbeitern gegenüber ihren Kollegen hinter dem Eisernen Vorhang, die infolge der Machtübernahme der Kommunisten vor dreizehn Jahren, nach der von gewerkschaftlicher Freiheit und Menschenrechten nicht mehr die Rede sein konnte, nicht an diesem Kongreß teilnehmen können.

Es erübrigt sich wohl, zu erwähnen, daß die Arbeitnehmer dieser Länder nach wie vor den Grundsätzen der freien Gewerkschaftsbewegung treu geblieben sind. Die Ereignisse in Ostberlin, Posen und Budapest sprechen ihre eigene Sprache. Im Lichte dieser Ereignisse kann man bewerten, was unter Unterdrückung zu verstehen ist, wenn eine Revolution von Menschen, die sich in ihrer Verzweiflung nicht anders zu helfen wissen, von einer politischen Oligarchie, die vorgibt, im Namen und im Interesse der Arbeiterschaft zu handeln, im Blut ersticken wird. Alle von dieser Oligarchie zur Rechtfertigung ihrer Maßnahmen ins Treffen geführten Argumente können weder die Wahrheit verschleiern noch den Hergang der Ereignisse ändern.

Ich möchte hier auch nicht alle die Schwierigkeiten aufzählen, denen sich die Arbeiter unter der kommunistischen Diktatur gegenübersehen, halte es jedoch für notwendig, kurz die Rolle zu erläutern, die von den sogenannten Gewerkschaftsführern hinter dem Eisernen Vorhang im Namen der „Verteidigung der Interessen der Arbeiterklasse“ gespielt wird. Jedermann weiß, daß sie von der allmächtigen Kommunistischen Partei beherrscht werden, daß sie ihre Direktiven sklavisch ausführen, ohne sich um die bittere Not der Arbeiter zu kümmern. Die Hierarchie dieser sogenannten Gewerkschaftsbewegung bestimmt, daß die breite Masse der Mitglieder nie vergessen dürfe, daß es nichts wichtigeres gibt als die Erfüllung des Plansolls. Es besteht die Gefahr, daß gewisse freie Gewerkschafter im guten Glauben einige der etwas konzilianter klingenden Erklärungen der Kommunisten in dem Glauben gutheißen, daß einige der Satellitenstaaten sich auf dem Wege zu einer gewissen Liberalisierung befänden.

In Wirklichkeit ist jedoch weder von einer Liberalisierung noch von irgendeiner Tendenz zu einer demokratischen Entwicklung die Rede. Wenn in gewissen Ländern, vor allem in Polen, der Druck für kurze Zeit nachgelassen hat, ist dieser Umstand den Bemühungen der Arbeiter zu verdanken, denen es, wie z. B. in Posen gelang, einige ihrer Forderungen zu verwirklichen. Die jüngste Entwicklung läßt jedoch den Schluß zu, daß sich die Haltung der kommunistischen und Gewerkschafts-oligarchien wieder versteift, und daß wieder der Versuch unternommen wird, die in der Stalin-Ära gebräuchlichen Methoden des brutalen Zwangs wieder einzuführen.

Die Interessen der Arbeitnehmerschaft der freien Welt, der Wunsch nach Frieden und einem höheren Lebensstandard, sind untrennbar verbunden mit dem Geschick der versklavten Völker Osteuropas. Die freie Welt wird niemals in Sicherheit leben oder die internationale freie Gewerkschaftsbewegung ihr Ziel erreichen können, solange sich an der gegenwärtigen Lage nichts ändert. Aus diesen Gründen und auch aus Erwägungen der internationalen Solidarität stellt die materielle und moralische Unterstützung unserer Länder eine dringendere Notwendigkeit dar als je zuvor.

Ich möchte euch allen aus diesem Anlaß für eure Solidarität gegenüber unseren unglücklichen Kollegen hinter dem Eisernen Vorhang danken, die die Arbeiter in ihrem Kampfe gegen die kommunistische Unterdrückung wieder ermutigt hat. Sie wird ihnen bei ihrem Kampf um Freiheit und Unabhängigkeit auch in der Zukunft einen beträchtlichen Rückhalt verleihen.

Der Kongreß nimmt daraufhin einen provisorischen Bericht des Mandatsprüfungsausschusses entgegen.

Erster Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Der Mandatsprüfungsausschuß, bestehend aus den Kollegen R. Dekeyzer (Belgien), F. Balbuena (Kuba), R. Degris (Frankreich), O. Herr (Deutschland), J. D. Randori (Indien), J. A. Pelletier (Kanada), S. Klinga (Schweden) und W. Webber (Großbritannien) trat am Mittwoch, dem 23. Juli 1958, um 17.00 Uhr zusammen. Kollege W. Webber wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter gewählt.

Der Ausschuß stellt fest, daß bis um 12.00 Uhr mittags am gleichen Tage 206 Delegierte und 51 Berater registriert wurden. Sie vertreten 88 Transportarbeiterverbände in insgesamt 38 Ländern. Erwartet werden noch weitere 24 Delegierte und 18 Berater, womit die Zahl der Delegierten auf 230 und die der Berater auf 69 steigen wird, die insgesamt 105 Transportarbeiterverbände von 40 Ländern vertreten. Die auf dem Kongreß vertretene Mitgliederzahl wird auf annähernd 5 Millionen geschätzt.

Außer den genannten Delegierten und Beratern waren bei der Eröffnung zwölf offizielle Persönlichkeiten als Gäste, 12 Delegierte nicht angeschlossener Verbände und 9 Ehrengäste anwesend.

Der Ausschuß beschloß gemäß dem bisher angewandten System, daß die Berechnung der Stimmenzahl bei einer Wahl mittels Stimmzettel gemäß Artikel VI Paragraph 8 der Satzungen folgendermaßen stattfinden werde: Der Betrag von £ 5, der etwa einem Viertel der jährlichen Beiträge entspricht, berechtigt zu 1000 Stimmen; bei einer Mitgliederzahl von mehr als 2000 wird bis zu den folgenden 1000 Stimmen abgerundet. Eine Mitgliederzahl zwischen 2000 und 1000 Stimmen wird jeweils auf die nächsten 500 abgerundet und kleinere bis zu dem jeweiligen folgenden Hundert. Die vollständige Liste der Stimmen, auf die jede Organisation Anspruch hat, kann von den Delegierten nach Ansuchen bei dem Sekretär des Mandatsprüfungsausschusses eingesehen werden.

Der Ausschuß wurde über die finanzielle Lage der auf dem Kongreß vertretenen Verbände informiert. Einige Organisationen sind mit dieser Beitragsleistung noch im Rückstande. Gemäß der bisherigen Handhabung beschloß der Ausschuß, daß die Delegierten der betreffenden Verbände nur nach Rücksprache mit Mitgliedern des Mandatsprüfungsausschusses Sitz und Stimme auf dem Kongreß erhalten sollen. Schließlich stellt der Ausschuß fest, daß in gewissen Fällen Delegierte mehr Verbände vertreten als gemäß Artikel VI Paragraph 9 zulässig wäre. Es handelt sich dabei durchwegs um finanziell schwache Organisationen aus fernern Ländern. In Anbetracht der sich aus diesem Umstand ergebenden langen Anreisen und auch unter Berücksichtigung der Zweckmäßigkeit der Ermutigung von Delegationen aus Entwicklungsländern beschloß der Ausschuß, den betreffenden Delegierten die von ihnen gewünschten Verbreitungsbefugnisse einzuräumen, jedoch mit dem Vorbehalt, daß dadurch kein Präzedenzfall geschaffen werden solle.

W. Webber
Berichterstatter

Der Finanzbericht für 1956/57 wird daraufhin einstimmig gebilligt.

Der Vorsitzende: Wir kommen nun zu **Punkt 7** der Tagesordnung (Abänderung der Satzungen). Es liegt ein Antrag auf Verlängerung des zeitlichen Abstandes zwischen den Ordentlichen Kongressen von 2 auf 3 Jahre vor. Das Exekutivkomitee befürwortet diesen Antrag.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband): Es war mir nicht möglich, der Sitzung des Exekutivkomitees beizuwohnen, auf der beschlossen wurde, den obigen Vorschlag zu befürworten. Ich hatte jedoch auf den Umstand verwiesen, daß ich in diesem Zusammenhange einige Vorbehalte geltend machen wollte. Aus diesem Grunde hat mich das Exekutivkomitee ermächtigt, zu diesem Vorschlag das Wort zu ergreifen.

Es läßt sich verstehen, daß das Exekutivkomitee die Absicht vertritt, der Kongreß sollte in längeren Zeitabständen stattfinden, in Anbetracht des Umfangs der Arbeit, die sich auf regionalem und sonstigem Gebiet entwickelt hat. Wir sollten jedoch dabei immer berücksichtigen, daß abgesehen vom Kongreß nur verhältnismäßig

selten eine Möglichkeit besteht, alle Kollegen gemeinsam anzutreffen. Eine beschränkte Anzahl von Organisationen ist im Exekutivkomitee vertreten, es gibt jedoch auch einflußreiche Gruppen von Arbeitnehmern, deren Tätigkeit auf die Sektionen beschränkt bleibt. Ich befürchte, daß wir uns von den Mitgliedsverbänden, die nicht direkt an der Tätigkeit des Exekutivkomitees beteiligt sind, isolieren können. Ich weiß welchen arbeitstechnischen Schwierigkeiten man sich im Sekretariat gegenüber sieht und bin mir auch der Tatsache bewußt, daß wir uns mit einem nur alle drei Jahre stattfindenden Kongreß Tausende von Pfunden ersparen könnten, bitte euch aber dennoch, sorgfältig darauf zu achten, daß hier kein Beschluß gefaßt wird, durch den unsere Zusammenarbeit irgendwie beeinträchtigt werden könnte.

Ich vertrete in dieser Frage keineswegs eine vorgefaßte Meinung, auf der ich unbedingt beharren möchte, bitte das Exekutivkomitee jedoch, sich sorgfältig zu überlegen, ob mit seinem Vorschlag nicht das Gegenteil von dem erreicht werden könnte, was eigentlich beabsichtigt wird.

F. Laurent (Französische Force-Ouvrière Eisenbahnerföderation): Zur Begründung unseres Vorschlags und auch des Antrags der norwegischen Organisationen, den zeitlichen Abstand zwischen den Kongressen von zwei auf drei Jahre zu verlängern, habe ich eigentlich nicht viel hinzuzufügen. Bei einer Reihe von Gewerkschaftsorganisationen, sowohl nationalen als auch internationalen, macht sich eine Tendenz in dieser Richtung bemerkbar. Zu ihnen zählt auch meine eigene Organisation. Mit unserem Antrag auf Änderung der Satzungen der ITF bezwecken wir, die Demokratie durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu verteidigen. Wie bereits erwähnt wurde, hat sich die Struktur der ITF seit ihrer Gründung mehrfach geändert. Früher war sie fast zur Gänze eine europäische Organisation und demgemäß sahen auch die Kongresse anders aus als heute. Damals sah sich die ITF nicht ihren heutigen Pflichten und Aufgaben gegenüber.

Die für die Vorbereitung eines Kongresses erforderliche Arbeit kann nicht mehr innerhalb von zwei Jahren ordnungsgemäß bewältigt werden. Unmittelbar nach Ende des gegenwärtigen Kongresses werden das Exekutivkomitee und das Sekretariat die Vorbereitungen für den nächsten in Angriff nehmen und Maßnahmen zur Verwirklichung der hier gefaßten Beschlüsse in die Wege leiten müssen. Ich möchte das Sekretariat zu der von ihm geleisteten Arbeit beglückwünschen, gleichzeitig aber auch auf die Schwierigkeiten hinweisen, die durch den Personalmangel hervorgerufen werden und verhindern, daß die ITF mit optimaler Leistungsfähigkeit funktioniert. Durch einen Abstand von drei Jahren zwischen den Kongressen würde eine gewisse Erleichterung herbeigeführt werden.

Ich glaube auch, daß dadurch für die Tätigkeit der Sektionen und die regionale Tätigkeit, die einen immer größeren Teil unseres Aufgabenbereichs ausmacht, auf diese Weise mehr Zeit verfügbar gemacht werden würde. Wie Kollege Cousins erwähnt hat, gehören uns Gewerkschaften an, die zahlenmäßig schwächer sind als die in Deutschland, Großbritannien und den Vereinigten Staaten. Man muß sich jedoch gleichzeitig den Umstand vor Augen halten, daß bei diesen Organisationen auch die Möglichkeiten einer Erhöhung der Mitgliederzahl beschränkter sind und daß sie in vielen Fällen bereits 100% der für Mitgliedschaft in Betracht kommenden Arbeitnehmer organisieren. Wenn diese Organisationen auch zur Erhöhung der Zahl der Mitglieder der ITF keinen wesentlichen Beitrag leisten, bemühen sie sich dennoch, nach besten Kräften ihren finanziellen Verpflichtungen gerecht zu werden, um am Kongreß teilnehmen zu können. Die Lage solcher Organisationen sollte also auch berücksichtigt werden.

Ich möchte daher beantragen, daß der Kongreß diesen Vorschlag gutheißt, mit dem der Zweck verfolgt wird, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ITF mit der bestmöglichen Wahrnehmung der Interessen aller dieser Verbände zu vereinbaren.

E. Padilla (Personal der Zivilluftfahrt von Kolumbien): Die Gewerkschaftsbewegung unseres Landes steckt noch in den Kinderschuhen und wir müssen noch viel lernen. Es liegt aber auf der Hand, daß sich der Tätigkeitsbereich der ITF ausdehnt und auch wir sind der Ansicht, daß ein zeitlicher Abstand von drei Jahren zwischen den Kongressen die ITF in die Lage versetzen würde, sich der vielen Probleme anzunehmen, die sich ergeben. Ich schließe mich dem Antrag an.

H. Hildebrand (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Deutschland): Herr Präsident, wertere Kollegen! Es ist beantragt worden, die zwischen den Kongressen liegende Periode von zwei auf drei Jahre auszudehnen unter Rücksichtnahme auf die Kosten und im Hinblick darauf, daß einige Mitgliedsverbände in ihrer Kasse nicht so stark sind, um die damit verbundenen Kosten tragen zu können. Ich erinnere daran, daß schon 1932 ein derartiger Antrag unterbreitet wurde. Aber trotzdem hat es sich als notwendig erwiesen, den Kongreß alle zwei Jahre zu veranstalten, das heißt, die internationalen Verbindungen alle zwei Jahre wieder neu aufleben zu lassen. Wenn ich jetzt überlege, daß die nationalen Gewerkschaften diesen zeitlichen Abstand auf drei Jahre ausgedehnt haben, so hat das eine besondere Bedeutung, weil diese nationalen Organisationen ihre Vorstände alle 6 Monate zusammenkommen lassen können. Solche Gelegenheiten sind aber nicht vorhanden bei einer Internationale mit ihrer weltweiten Bedeutung. Ich glaube, den klassischen Beweis haben wir bei den Beratungen der Kommissionen in den letzten zwei Tagen erlebt. Immer neue Probleme sind uns vorgetragen worden, die uns aus Kreisen der zuletzt, also neu zugestoßenen Mitgliedsorganisationen unterbreitet wurden und somit auch unsere Probleme sind. Das sehen wir doch auch hier auf dem Festlande. Es ist nicht nur aus Uneigennützigkeit, daß wir Verbindungen mit Vertretern dieser Länder aufgenommen haben, die als unterentwickelte Länder bezeichnet werden. Wir wollen an ihren Problemen echten Anteil nehmen, wir wollen mit diesen Kollegen reden und daher sind wir der Meinung, daß der zeitliche Abstand von 2 Jahren zwischen den Kongressen beibehalten werden sollte.

Ich erinnere an die Beschlüsse des Wiener Kongresses. Es waren die gleichen Begründungen, die damals von der Exekutive vorgetragen worden sind, der Generalrat brauchte danach nur noch zu tagen, wenn der Kongreß ausläuft und dann wieder, wenn er zusammengerufen wird. Darf ich Ihnen nun sagen, liebe Kollegen, seit Helsinki hat der Generalrat nicht wieder einmal eine ordentliche Tagung abgehalten und daher habe ich die große Sorge: wenn das, was sieben Millionen Mitglieder der ITF angeht, nur alle drei Jahre auf einem Kongreß zur Sprache gebracht, also die Periode zwischen den Kongressen von zwei auf drei Jahre ausgedehnt wird, ohne daß die satzungsmäßigen Bestimmungen, was Generalratssitzungen betrifft, eingehalten werden, so gehen wir zwangsläufig den Weg der Bürokratisierung einer internationalen Organisation. Das ist eine gefährliche Entwicklung.

Daher bitte ich, es bei den zwei Jahren zu belassen und zu überlegen, ob man nicht wieder dem Generalrat diese alte Stellung geben sollte, die er vorher schon einmal innegehabt hat.

Der Antrag auf Änderung der Satzungen zwecks Verlängerung des Zeitraums zwischen Kongressen von 2 auf 3 Jahre wird mit 94 gegen 80 Stimmen angenommen.

Punkt 8 der Tagesordnung: Mitgliedsbeiträge

W. J. P. Webber (Britische Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe): Die von meiner Organisation unterbreitete EntschlieÙung bezweckt eine Änderung der Berechnungsgrundlage der Mitgliedsbeiträge, wonach an Stelle der gegenwärtig geltenden gleitenden Skala ein einheitlicher Beitrag von 5 Pence je Mitglied treten soll. Auf diese Weise soll 1. eine gleichmäßige Verteilung der Beiträge pro Kopf

erreicht und 2. ausreichende Mittel für die Tätigkeit der ITF verfügbar gemacht werden.

Gegenwärtig stammen die der ITF zur Verfügung stehenden Mittel aus zwei Quellen, erstens die Mitgliedsbeiträge und zweitens die freiwilligen Beiträge von £ 3. je tausend Mitglieder. Die ITF ist heute das einzige Internationale Berufssekretariat mit einer nach abwärts abgestuften Skala der Mitgliedsbeiträge, wobei es bei uns nicht weniger als 12 Skalen von Mitgliedsbeiträgen gibt, von £ 17.15 s. bis £ 4 je 1000 Mitglieder, bei einer Mitgliederzahl von über 600 000. Organisationen mit über 350 000 Mitgliedern zahlen je tausend Mitglieder die Hälfte des Beitrags kleinerer Organisationen und daß kleinere Gewerkschaften im Verhältnis mehr zu zahlen haben, ist u. E. unvernünftig. Wenn die Mitgliedsbeiträge unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Berechnungsbasis erhöht werden müßten, würde den kleineren Organisationen dadurch eine noch größere Belastung auferlegt werden und das wäre nicht fair.

Ihr werdet euch an die Bemerkung des Generalsekretärs erinnern können, daß wir glücklicherweise in der Lage gewesen seien, bei unseren Ausgaben Mäßigung walten zu lassen. Ich glaube, er hätte sagen sollen, unglücklicherweise, da es bedauerlich ist, daß unsere beschränkten Mittel uns überhaupt eine derartige Mäßigung auferlegen. Unser Ziel sollte es sein, mehr Mittel flüssig zu machen, damit das wichtigste und einflußreichste internationale Berufssekretariat seine Arbeit auch tatsächlich so leisten kann, wie man es von ihm erwartet.

Gewiß würde eine Verwirklichung unseres Vorschlags in erster Linie für die größeren Organisationen eine Belastung bedeuten, sie würden jedoch dabei, wenn man den Mitgliedsbeitrag pro Kopf berechnet, nicht schlechter fahren als die kleineren Organisationen. Wir hatten selbstverständlich auch gehofft, daß uns aus Mitgliedsbeiträgen zusätzliche Mittel zufließen würden. Einen Zuwachs an Mitgliedsverbänden haben wir zwar zu verzeichnen, die Mehrheit davon kommt jedoch aus Entwicklungsländern und ist nicht in der Lage, die vollen Mitgliedsbeiträge zu entrichten.

Was nun den Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen betrifft, müssen wir feststellen, daß er ausschließlich aus freiwilligen Beiträgen von je £ 3 je tausend Mitglieder gespeist wird. Nicht alle Mitgliedsverbände leisten Beiträge auf der gleichen Basis, manche bezahlen weniger, andere wieder, denen wir sehr dankbar sind, bezahlen mehr. Es besteht keinerlei Gewißheit, daß diese freiwilligen Beitragsleistungen weitergehen werden und jeder Organisation steht es jederzeit frei, ihre Beitragsleistung zu beschränken, da es sich lediglich um eine moralische Verpflichtung handelt. Unseres Erachtens ist es unvertretbar, daß die ITF von freiwilligen Beiträgen abhängig sein sollte, sie sollte vielmehr mit gesicherten Einkünften rechnen können. Nun wurde behauptet, daß ein Verzicht auf den Grundsatz der freiwilligen Beitragsleistung gewisse Organisationen veranlassen könnte, weniger Mitglieder bei der ITF anzumelden und demgemäß weniger Mitgliedsbeiträge zu bezahlen. Ich möchte der aufrichtigen Hoffnung Ausdruck verleihen, daß es dazu nicht kommen werde und daß diese Organisationen einsehen werden, daß wir mit unserem Vorschlag der ITF ausreichende, gesicherte Einkünfte verschaffen wollen, die auf Beitragsleistungen der Mitgliedsverbände beruhen, die ihren Verhältnissen auf faire Weise angepaßt werden.

Die Annahme unseres Vorschlags würde auch bedeuten, daß wir die beiden getrennt geführten Kassen verschmelzen und auf diese Weise sehr langfristig planen könnten, in dem Bewußtsein, daß unsere Einkünfte gesichert sind. Ich bitte den Kongreß, diesem Antrag zuzustimmen.

Der Generalsekretär: Das Exekutivkomitee hat diesen Vorschlag eingehend geprüft und ist zu der Schlußfolgerung gelangt, daß ihm nicht nur große Bedeutung zu-

kommt, sondern daß sich daraus auch einige höchst komplexe Probleme ergeben. Ich schlage euch daher im Namen des Exekutivkomitees vor, einen kleinen Ausschuß zu ernennen, der sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen soll, bevor eine allgemeine Diskussion darüber beginnt. Kollege Webber ist damit einverstanden. Der Ausschuß könnte seine Arbeit also sofort beginnen.

Zu Mitgliedern dieses Ausschusses werden ernannt: H. J. Gibbons und A. E. Lyon (USA), O. Gunnarsson (Schweden), E. Padilla (Kolumbien), F. Schreiber (Deutschland), W. J. P. Webber und T. Yates (Großbritannien).

J. Horst (Amerikanischer Transportarbeiterverband) meldet sich zur Geschäftsordnung zum Wort. Er erklärt, für die ins Auge gefaßte Änderung der Satzungen (Kongreß alle 3 Jahre) sei eine Zweidrittelmehrheit erforderlich. Nach einer kurzen Debatte wird beschlossen, die Abstimmung zu wiederholen, und zwar mit Stimmzetteln, wobei die Annahme des Antrags von einer Zweidrittelmehrheit abhängig gemacht werden soll. Die Abstimmung findet am folgenden Montagvormittag statt.

Der Vorsitzende unterbricht die Sitzung um 12.15 Uhr.

Montag, 28. Juli

Vormittagssitzung

Der Vorsitzende: Der Kongreß ist wieder eröffnet. Wir haben am Samstag beschlossen, zuerst die Abstimmung durchzuführen, ob der Kongreß alle 2 oder 3 Jahre stattfinden soll. Ich hoffe, daß den Kollegen der Bericht der Mandatsprüfungskommission als Schlußbericht vorliegt und daß zur Kenntnis genommen ist, daß 223 stimmberechtigte Delegierte anwesend sind. Wünscht noch jemand das Wort zum Bericht der Mandatsprüfungskommission? Dies ist nicht der Fall, der Bericht ist daher angenommen.

Zweiter Bericht des Mandatsprüfungsausschusses

Der Mandatsprüfungsausschuß trat Donnerstag, den 24. Juli 1958, um 17.00 zum zweiten Male und Samstag, den 26. Juli 1958 um 12.15 zum dritten Male zusammen.

Auf diesen Sitzungen berichtete der Vorsitzende, daß Besprechungen mit den Delegationen stattgefunden hätten, deren Verbände mit den Mitgliedsbeiträgen im Rückstand sind. In allen diesen Fällen wurden entweder die rückständigen Beiträge bezahlt oder aber Versicherungen abgegeben, die vom Mandatsprüfungsausschuß als zufriedenstellend angesehen wurden, so daß alle am Kongreß teilnehmenden Delegierten nunmehr offiziell Sitz und Stimme erhalten haben.

Die Zahl der anwesenden Delegierten beträgt nunmehr 223 und die der Berater 62. Vertreten sind insgesamt 110 Mitgliedsverbände aus 40 Ländern und somit insgesamt rund 5 Millionen Mitglieder.

Es wird nur noch ein Delegierter erwartet.

W. Webber, Berichterstatter

R. Faupl (Amerikanischer Technikerverband): Samstag fand eine Abstimmung statt, deren Ergebnis jedoch nachher in Frage gestellt wurde. Es liegt auf der Hand, daß die Mehrheit der Delegierten eine Abstimmung mit Stimmzetteln bevorzugt hätte. Ich möchte daher auch im Hinblick auf andere Punkte der Tagesordnung den Vorschlag machen, daß wir die Abstimmung durch Handerheben über den zeitlichen Abstand zwischen den Kongressen verschieben. Ich stimme zwar für einen Abstand von drei Jahren zwischen den Kongressen, hätte jedoch gegen die bisherige Regelung nichts einzuwenden, vorbehaltlich der Beschlußfassung über einen pro Kopf berechneten Mitgliedsbeitrag. Ich beantrage daher die Verschiebung der Abstimmung über Punkt 11.

P. de Vries (Niederländischer Verband der Seeleute und Fischer): Ich schließe mich dem Vorschlag an. Wenn der Kongreß alle zwei Jahre stattfinden soll, dann müssen wir der ITF die Werkzeuge zur Verfügung stellen, die sie für ihre Arbeit braucht und das bedeutet die Erhöhung des Mitgliedsbeitrages. Wenn nicht, müssen wir uns mit der Tatsache abfinden, daß der Kongreß nicht alle zwei Jahre stattfinden kann und müssen uns mit einem dreijährigen Kongreß einverstanden erklären.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband): Jetzt handelt es sich also darum, zunächst zu entscheiden, wieviel Geld uns zur Verfügung stehen wird und dann, wofür es ausgegeben werden soll. Ein Antrag auf Erhöhung der Mitgliedsbeiträge liegt nicht vor. Dagegen soll über einen Vorschlag abgestimmt werden, der eine Änderung der Berechnungsgrundlage der Mitgliedsbeiträge beinhaltet, jedoch nicht unbedingt eine Erhöhung unserer Einkünfte. Ferner ist jetzt von einer neuen Methode der Berechnung der Mitgliedsbeiträge die Rede, die für die Festsetzung der zeitlichen Abstände zwischen den Kongressen ausschlaggebend sein soll. Ein Abstand von drei Jahren zwischen Kongressen würde kleineren Organisationen eine Beteiligung an der Tätigkeit der ITF unmöglich machen. Wir sollten daher zunächst entscheiden, ob die Satzungen geändert werden sollen oder nicht. Ein solcher Beschluß würde dem Ausschuß, der Vorschläge über die Mitgliedsbeiträge ausarbeiten soll, behilflich sein.

F. Pomar (Transportarbeiterföderation von Kuba): Ich schlage vor, daß wir zunächst bestimmen, ob der Kongreß alle zwei oder drei Jahre stattfinden soll, damit wir wissen, ob die Mitgliedsbeiträge erhöht werden sollen oder nicht.

Der Vorsitzende: Samstag wurde beschlossen, heute über die Änderung der Satzungen abzustimmen. Je mehr wir über diesen Gegenstand diskutieren, desto verworrener wird die Lage. Wir schreiten daher jetzt zur Abstimmung, wobei eine 2/3-Mehrheit für eine Beschlußfassung erforderlich ist.

Die Abstimmung findet mit Stimmzetteln statt.

Der Vorsitzende: Der Generalsekretär, Kollege Becu wird nunmehr zu den Kommentaren zu Punkt 5 der Tagesordnung (Tätigkeitsberichte 1956/57) Stellung nehmen.

Der Generalsekretär: Zunächst möchte ich allen jenen, die ihre Anerkennung der Arbeit des Sekretariats zum Ausdruck gebracht haben, meinen aufrichtigen Dank aussprechen. Ich kann hier nicht alle von den verschiedenen Diskussionsrednern vorgebrachten Punkte behandeln. Für die Beantwortung einiger im Laufe der Diskussion gestellten Fragen wäre ich auch gar nicht zuständig, sondern das Exekutivkomitee; andere wieder wurden bereits auf Sektionskonferenzen beantwortet und dazu kommen noch Fragen der allgemeinen Gewerkschaftspolitik, die in den Zuständigkeitsbereich des ICFG fallen.

Zunächst eine allgemeine Feststellung: Die ITF kann nicht alle Probleme lösen, vor allem nicht in den Entwicklungsländern, denn die Verantwortung mindestens 90% der Arbeit, die dort zu leisten ist, müssen die dortigen Organisationen selber übernehmen. Wir werden häufig um dieses oder jenes gebeten, wobei man jedoch den wichtigsten Faktor übersieht, nämlich, daß zunächst aus eigener Initiative ein Anfang gemacht werden muß. Manchmal erwartet man von uns nicht nur die Lösung gewerkschaftlicher, sondern auch politischer Probleme. Unsere Einstellung zu gewissen Problemen politischer Natur geht aus unseren Satzungen hervor. Auf eine eigentliche politische Tätigkeit in der ganzen Welt können wir uns jedoch nicht einlassen.

Ich möchte nun etwas zur regionalen Tätigkeit sagen, u. z. das was ich zur Einführung dieses Punktes, der später auf der Tagesordnung erscheint, gesagt hätte. Eine Reihe von Diskussionsrednern hat die verwaltungstechnischen Schwierigkeiten

betont und auch ich muß betonen, daß sie überwunden werden müssen, da das Sekretariat sonst nicht in der Lage sein wird, seinen Aufgaben gerecht zu werden. Kollege Kanne erklärte, wir hätten zu wenig Personal, da im Sekretariat genauso viele Mitarbeiter tätig seien wie vor dem Kriege. Eigentlich stimmt das nicht, denn wir haben tatsächlich weniger Personal und zwischen dem Volumen der Arbeit, die heute zu bewältigen ist und dem früheren läßt sich überhaupt kein Vergleich mehr anstellen. Seit 1950 hat sich unsere Korrespondenz verdoppelt; es gibt mehr Konferenzen und eine weitaus intensivere Tätigkeit der Sektionen – und gerade auf Sektionskonferenzen wird der Großteil der praktischen Arbeit geleistet. Wenn es uns weitgehend gelungen ist, unsere Aufgaben zu bewältigen, so ist das der hervorragenden Zusammenarbeit im Sekretariat zu verdanken, wo sich niemand irgend einer Arbeit entzieht.

Bei der Erhöhung der Zahl unserer Konferenzen sind nicht nur unsere eigenen, sondern auch die der Mitgliedsverbände zu berücksichtigen. Jeder Mitgliedsverband legt Wert auf die Anwesenheit eines Vertreters der ITF auf seiner Tagung – eine Ehre, die wir auch gebührend zu schätzen wissen – und häufig heißt es auch: „Schickt uns jemand, der bei uns arbeiten kann“ oder „der sich in unserem Lande umsehen kann“. Leider müssen wir derartige Ansuchen ablehnen. Das Wochenende muß für Reisezwecke benutzt werden, damit im Sekretariat keine Zeit verloren geht. Nach einem ein- oder zweitägigen Besuch einer Tagung müssen wir sofort wieder zurückfliegen. Gewiß wäre es sehr erfreulich, wenn wir uns bei der betreffenden Gewerkschaft etwas länger aufhalten könnten, um uns ein wenig umzusehen, aber dazu fehlt uns die Zeit. Viele von uns, und dazu gehören auch die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses und des Exekutivkomitees, besuchen manchmal Städte, deren Schönheit in der Welt berühmt ist, von der wir jedoch nichts zu sehen bekommen, da wir einer Konferenz nach der andern beiwohnen müssen.

Wir haben also nicht genug Personal. Man fragt uns manchmal: „Warum habt Ihr den XY gehen lassen?“. Dazu möchte ich sagen, daß mir kein einziger Fall einer Entlassung bekannt ist. Wer ausgeschieden ist, hat aus freiem Willen gekündigt und zurückhalten können wir niemand. Dennoch muß man die Feststellung machen, daß sich beim Personal des Sekretariats sehr wenig geändert hat. Drei oder vier unserer Mitarbeiter sind seit 30 oder mehr Jahren bei der ITF.

Über diese Erhöhung des Volumens der Arbeit, die wir zu bewältigen haben, könnte ich noch viel länger reden. Als Beispiel möchte ich nur einen Vorschlag erwähnen, der vor zwei Jahren gemacht wurde: daß wir die Koordinierung und die Integration der europäischen Verkehrswirtschaft studieren sollten. Einmal haben wir das getan, aber nicht so bald wieder! Und dabei stellten uns zwei deutsche, eine französische und eine niederländische Mitgliedsorganisation die vier Sachverständigen vollkommen unentgeltlich zur Verfügung. Und was für Arbeit uns diese Leute verursacht haben! Über den Bericht, den sie fertiggestellt haben und der dem Kongreß vorgelegt wird, wurde, wenn auch nicht Blut, aber doch sehr viel Schweiß vergossen.

Unser Tätigkeitsbericht ist nicht vollständig. Wir hätten daraus, wenn wir es gewollt hätten, ein Werk der Propaganda für die breite Masse unserer Mitglieder machen können. Nur wäre er dadurch fünfmal so lang geworden. Der Tätigkeitsbericht dient jedoch der Information der leitenden Funktionäre unserer Mitgliedsverbände und schließlich sind wir eine Föderation von Organisationen und nicht von Einzelpersonen. Einige Redner haben darauf aufmerksam gemacht, daß die Reisen gewisser Delegationen im Tätigkeitsbericht entweder nicht erwähnt oder nur kurz berührt worden seien. Nun, es kann vorkommen, daß eine Delegation im Auftrage des Exekutivkomitees nach Afrika, Lateinamerika oder Asien reist, um über die Verhältnisse an Ort und Stelle Bericht zu erstatten. Das Exekutivkomitee war nie

auf den Gedanken verfallen, daß solche Berichte vollinhaltlich veröffentlicht werden sollten und einen Antrag in dieser Hinsicht hat auch niemand unterbreitet.

Wir hätten viel mehr Delegationen entsenden können und sind auch darum häufig genug ersucht worden. Es mangelt jedoch an Leuten mit entsprechender gewerkschaftlicher Erfahrung und wenn man im Namen der ITF eine Delegation nach Entwicklungsländern entsendet, wo die Gewerkschaftsbewegung noch in den Kinderschuhen steckt, müssen ihr wirklich führende Persönlichkeiten angehören, die mit dem erforderlichen Takt und der notwendigen Kenntnis der Materie alle von ihnen verlangten Auskünfte erteilen können. Die Leute in diesen Ländern sind lernbegierig und wenn man einen Irrtum begeht, den sie später ausfindig machen, rückt ein solcher Irrtum die gesamte ITF in ein ungünstiges Licht.

Viele Redner haben das wichtige gleichzeitig aber ungeheure Problem der gewerkschaftlichen Schulung und Bildung erwähnt. An diese Aufgabe kann sich die ITF nicht heranwagen. Gewiß würde ich es wünschen, daß wir unsere eigenen Schulen einrichten könnten, aber wißt Ihr denn überhaupt, was ein derartiges Projekt an Geld und Personal erfordert? Mit der Eröffnung einer Schule in einem Weltteil wäre es ja nicht getan. Wenn unsere ostafrikanischen Kollegen eine Schule verlangen, wollen die Westafrikaner auch eine. Man muß sich doch nur die riesige Ausdehnung der Weltteile ansehen, mit denen wir es zu tun haben. Hier handelt es sich letzten Endes um ein allgemeines Problem, nicht nur um eines der internationalen Berufssekretariate und demgemäß muß auch der IBFG dabei eine Rolle spielen. Kollege Pequeno meinte, wir müßten den IBFG um eine finanzielle Beitragsleistung ersuchen. Man muß sich jedoch die konkreten Gegebenheiten vor Augen halten. Der IBFG soll innerhalb von drei Jahren einen Betrag von zwei Millionen Pfund flüssig machen, und das ist in Anbetracht der Arbeit, die er zu leisten hat, ein Tropfen Wasser auf einen heißen Stein. Der IBFG hat in Kalkutta eine asiatische Gewerkschaftsakademie errichtet und ist im Begriffe, in Uganda eine afrikanische Akademie zu eröffnen. Ferner ist von einer internationalen Gewerkschaftsakademie in Brüssel die Rede. Unser Beitrag kann höchstens darin bestehen, daß wir Mitgliedern unserer Organisation den Besuch solcher Einrichtungen ermöglichen. Sie müssen nicht nur eine allgemeine gewerkschaftliche Schulung erhalten, sondern auch eine Spezialausbildung zur Behandlung besonderer Probleme einzelner Wirtschaftszweige. Der IBFG kann sich nicht nur auf den Unterricht im Gegenstand Demokratie beschränken, sondern muß die Teilnehmer an seinen Lehrgängen in die Lage versetzen, ihre täglichen Aufgaben zu bewältigen; denen sie sich als Eisenbahner, Hafendarbeiter und Seeleute gegenübersehen.

Wir erhalten fortwährend Ansuchen von Gewerkschaftern aus Afrika, Asien und Lateinamerika, die nach Europa kommen wollen, um sich hier die erforderliche Praxis anzueignen; aber m. E. wäre es weitaus vorteilhafter, ihnen diese Schulung an Ort und Stelle und in ihrer gewohnten Umgebung zu vermitteln. In Europa vergehen Monate bevor sie sich an die Verhältnisse gewöhnen und dazu kommen womöglich noch Probleme persönlicher Natur. Aus diesem Grunde sind die Gedankengänge des IBFG die richtigen und wir werden mit ihm zusammenarbeiten müssen oder versuchen, ähnliche Projekte mit unseren bescheidenen Mitteln aus eigener Initiative zu verwirklichen. Es ist höchste Zeit, daß wir die uns zur Verfügung stehenden Mittel und Einrichtungen gemeinsam verwerten anstelle einer Doppelgleisigkeit, die eine Vergeudung von Geld, Zeit und Arbeitskräften mit sich bringt.

Wir hatten als erstes Berufssekretariat anderen internationalen Berufssekretariaten, von denen es übrigens zu viele und zu viele schwache gibt, den Vorschlag gemacht, gemeinsam den Gewerkschaften, die noch schwach sind, in den betreffenden Ländern zu helfen. Diese Gewerkschaften können nicht mehr länger warten. Sie können aus den von uns begangenen Irrtümern lernen und müssen raschere Fortschritte

erzielen als wir. Vor nicht mehr als 50 Jahren standen in diesem Teile der Welt, wo wir uns jetzt befinden, überhaupt keine Häuser und die Bevölkerung mußte Hunger leiden. Manche unserer afrikanischen Kollegen stellen sich unter jedem Europäer nur einen Arbeitgeber vor, da sie nur diejenigen Weißen kennen, mit denen sie in Afrika in Berührung kommen. Sie sollen jedoch keineswegs deshalb zu der Schlußfolgerung gelangen, daß es allen europäischen Arbeitern so gut geht. Viele von ihnen fristen ein viel zu armseliges Dasein. Aber warum sollte überhaupt von Schwarzen und Weißen die Rede sein? Wir sind alle Bewohner der gleichen Welt und ziehen alle am gleichen Strang.

Wir haben anderen internationalen Berufssekretariaten unsere Dienste angeboten, damit wir alle gemeinsam mit dem IBFG etwas unternehmen können. In Tokio besitzt der IBFG ein Büro mit sechs Angestellten, die ITF eines mit vier, die Metallarbeiter mit drei und auch andere IBS wollen in Tokio Sekretariate eröffnen – also ein ganz klarer Fall von Mehrgleisigkeit. Sollten wir denn nicht durch gemeinsames Vorgehen beweisen, daß in der Gewerkschaftsbewegung Einigkeit herrscht und daß wir alle die gleichen Ziele erreichen wollen? Ein hervorragendes Beispiel in dieser Hinsicht war die vom IBFG und der ITF gemeinsam nach Japan entsandte Delegation, deren Bedeutung unsere japanischen Kollegen auf dem Kongresse offiziell gewürdigt haben. Warum kann das nicht überall geschehen? Wir haben noch vor der Abreise der gemeinsamen Delegation dem IBFG gegenüber Wert auf die Feststellung gelegt, daß wir wohl eine solche Delegation im Namen der ITF nach Japan entsenden könnten, daß sie jedoch, falls sich der IBFG an ihr beteiligte, viel größeren Einfluß ausüben würde. Das war auch tatsächlich der Fall.

Erst vor kurzem fand eine Sitzung des aus dem Vorstand des IBFG und Vertretern aller IBS bestehenden beratenden Ausschusses des IBFG statt. Dort wurde als Ergebnis einer langen Diskussion, in deren Verlauf die Vertreter der ITF die Notwendigkeit einer Koordinierung unterstrichen hatten, beschlossen, einen gemeinsamen Ausschuß ins Leben zu rufen, der aus Vertretern des IBFG und der wichtigeren, bereits auf regionalem Gebiete tätigen IBS besteht. Wir werden uns zusammensetzen und gemeinsam versuchen, unsere Probleme zu lösen. Es wird keine leichte Arbeit sein. Zunächst wird gewissen Ländern und Wirtschaftszweigen der Vorrang eingeräumt werden müssen, wo irgend eine Art von gewerkschaftlicher Struktur bereits vorhanden ist. Was wir unternehmen können, wird nach wie vor in bescheidenem Maßstabe geschehen, aber immerhin einen Anfang darstellen.

In der ITF haben wir das Problem der regionalen Tätigkeit erst an seiner Oberfläche berührt. Wir besitzen ein Büro in Tokio und Mexiko und errichten nun ein weiteres in Afrika. Mehr als Informationsbüros können sie aber nicht sein. Unser Büro in Mexiko, dessen Personal aus zwei Mitarbeitern und einem Bürojungen besteht, ist für ganz Lateinamerika verantwortlich, sowie für die Veröffentlichung einer Zeitung in spanischer Sprache. Es ist nur Sonderbeiträgen, besonders von unserem amerikanischen Kollegen zu verdanken – abgesehen von Zuwendungen im Rahmen unseres Budgets und aus dem Edo-Fimmen-Fonds –, daß dieses Büro überhaupt noch arbeitsfähig ist. Dennoch werden gerade diese Büros eines Tages ausgebaut werden müssen, wenn wir unseren Aufgaben wirklich gerecht werden wollen. Es wäre ganz unmöglich, alle Probleme der Welt von London aus lösen zu wollen. Es gibt so viele, die nur auf regionaler oder lokaler Basis gelöst werden können, daß es ohne den dazu erforderlichen Apparat eben nicht mehr geht. Nicht nur das: es wird sogar mehr als ein Sekretariat je Weltteil erforderlich sein. Man denke doch nur an eine Rundreise durch Lateinamerika, Asien oder Afrika. Ich hielt mich in Afrika auf und mußte in 21 Tagen 9 Länder besuchen; wir mußten jedes Mal während der Nacht von einem Orte zum andern fliegen und jedes Mal bekamen wir die gleiche Frage unserer Kollegen zu hören: „Warum könnt Ihr nicht länger bleiben?“

Wir können von den Kollegen in diesen Ländern nicht erwarten, daß sie zu uns kommen – ich kann aber auch meinem Kollegen Cousins nicht beipflichten, wenn er behauptet, der Kongreß müsse alle zwei Jahre stattfinden, um diesen Gewerkschaftern eine Gelegenheit zu bieten, uns kennenzulernen. Ohne finanziellen Beistand unsererseits wären sie dazu nie imstande. Besser wäre es, Tagungen in ihren Weltteilen zu veranstalten, damit die wohlhabenderen Organisationen den schwächeren helfen können. Dabei dürfen wir jedoch nie vergessen, daß auch die schwächeren Organisationen gewisse Opfer bringen und aus eigener Kraft etwas unternehmen müssen. Wir wollen gewiß nicht das Beispiel der Kommunisten und der Moralischen Wiederaufrüstung nachahmen. Wir sind keine Organisation für wohlthätige Zwecke. Helfen sich die Kollegen in den Entwicklungsländern zuerst selbst, so werden wir uns nach besten Kräften bemühen, ihnen behilflich zu sein. Auf der Liste unserer Mitglieder erscheint eine Organisation, die während mindestens 10 Jahren keinen Pfennig an Mitgliedsbeiträgen gezahlt hatte. Sie wurde vor kurzem in einen Streik verwickelt und appellierte an uns mit den Worten: „Beweist, was Ihr für uns tun könnt!“ Ich telegraphierte zurück: „Kommt zuerst Euern Verpflichtungen nach.“ Die Liste am Anfang des Berichtes enthält etwa 200 Organisationen. Ihr dürft nicht überrascht sein, wenn es das nächste Mal nur 180 sind, denn diejenigen, die keinen Pfennig bezahlen, werfen wir hinaus. Man muß zunächst seine Pflichten erfüllen, bevor man auf Rechte Anspruch erheben kann.

Ich könnte Euch eine lange Geschichte von den grauenhaften Verhältnissen erzählen, unter denen Arbeiter in gewissen Weltteilen leben müssen, wo ein Mensch von seinem Mitmenschen ausgebeutet wird. Ich habe mich davon überzeugen können, daß Afrika für einen Europäer der Himmel und für einen Schwarzen die Hölle sein kann. Das muß sich ändern. Warum überhaupt Diskriminierung? Warum nicht gleiche Entlohnung für gleichwertige Arbeit? Wie ich erfahren habe, begibt sich mein Freund Kummernuss in der allernächsten Zeit nach Afrika. Ich bin davon überzeugt, daß auch er nach seiner Rückkehr darauf dringen wird, daß wir etwas unternehmen. Ich habe persönlich Arbeiter gesehen, die unter Wasser vielleicht 3 bis 5 m tief 10 oder 12 Stunden am Tage für zwei englische Schillinge Sand fördern müssen. Es bleibt ihnen nichts anderes übrig, sonst müßten sie verhungern. Können wir uns wirklich hier unseres Wohlstands erfreuen, wenn wir an das denken müssen, was sich in Afrika abspielt? Eine solche Gleichgültigkeit stünde im Widerspruch zu unseren Satzungen. Erst müssen wir uns überlegen, was wir für die Arbeiter der Entwicklungsländer tun können, bevor wir an uns selbst denken.

Kollege Oldenbroek erwähnte die Lage im Mittleren Osten. Er hatte recht, wenn er feststellte, daß der dortige Konflikt soziale und wirtschaftliche Ursachen habe. Die Bevölkerung wurde ausgebeutet und werden noch vom Osten her angespornt, die Regierungen, von denen sie ausgebeutet wurde, zu stürzen. Wenn der Kommunismus dort an die Macht kommt, verdankt er es der Armut und dem Hunger der Bevölkerung.

Mit der Feststellung „Ich bin gegen den Kommunismus und gegen jede Diktatur“ ist jedoch nichts getan. Wir müssen etwas Positives leisten. Einstweilen möchten die arabischen Völker lediglich das Joch ihrer Unterdrücker abschütteln, aber diese auf nationalistische Motive gestützten Revolutionen sind ja nur das erste Stadium. Das zweite Stadium, die soziale Revolution, kommt noch und muß kommen, und das wird eine Revolution sein, wie man sie noch nicht erlebt hat. Ein dauerhafter Friede ist nur möglich unter der Voraussetzung der sozialen Gerechtigkeit und der Rechte und Würde des Menschen. Zur Erreichung dieses Zieles müssen wir in der ITF und in der gesamten Gewerkschaftsbewegung einen Beitrag leisten, und auch die Regierungen, denn wir allein können es nicht; dazu fehlt uns die Zeit. Mehr als ein Redner gebrauchte den Ausdruck: „Gebt uns die Werkzeuge, die wir brauchen.“ Das gleiche

verlange auch ich. Wir im Sekretariat können nur das leisten, wozu uns die vorhandenen Mittel befähigen.

Der Tätigkeitsbericht wird daraufhin vom Kongreß einstimmig angenommen.

F. Cousins, einer der mit der Stimmzählung beauftragten Delegierten, gibt bekannt, daß der Antrag auf Änderung der Satzungen (Kongreß alle drei anstatt alle zwei Jahre) als Ergebnis der Abstimmung mit Stimmzetteln, mit 1 492 000 gegen 1 213 000 Stimmen abgelehnt wurde.

Punkt 9 der Tagesordnung: Regionale Tätigkeit

J. F. Soares (Leiter des asiatischen Büros der ITF): Der Tätigkeitsbericht enthält einen kurzen Abschnitt, der sich auf Asien bezieht. Der Zweck des asiatischen Büros gemäß der auf der Konferenz der ITF in Tokio angenommenen Resolution und auch im Einklang mit einem Beschluß des Exekutivkomitees sollte die Koordinierung der Tätigkeit der asiatischen Gewerkschaften der Transportarbeiter, die Verbreitung von Informationen und die Fühlungnahme mit nichtangeschlossenen Gewerkschaften und Kollegen im Hinblick auf ihren eventuellen Beitritt zur ITF sein. Ob und in welchem Umfang unserer Arbeit ein Erfolg beschieden war, wird der Kongreß zu beurteilen haben.

Viele Länder Asiens sind nicht in der ITF vertreten. Gewiß besitzen wir Freunde in einigen dieser Länder und sind in anderen wohlbekannt und sehr geachtet, aber das ist auch alles. Warum nur Achtung, aber keine wirklich engen Beziehungen? Meines Erachtens deshalb, weil es an persönlichen Kontakten, zwanglosen Zusammenkünften und Besprechungen mangelt, denen man in Asien so große Bedeutung beimißt. Diese Lücke konnten wir nicht füllen, weil uns dazu die Mittel fehlten und teilweise auch die Zeit. Die fehlende politische Stabilität, ein aggressiver Nationalismus und die kommunistische Unterwanderung bereiten uns alle Schwierigkeiten.

In Japan, wo die ITF die meisten Mitglieder aufweist, gibt es Gewerkschaften, denen die ITF geholfen und deren Stellung sie gestärkt hat und die uns dafür dankbar sind. Dennoch kommen wir einander nicht näher. Warum? Infolge der bedauerlichen Spaltung der Gewerkschaftsbewegung durch die Differenzen zwischen den beiden größten Gewerkschaftsbünden, Sohyo und Zenro. In Indien ist die Lage die gleiche. Diese Spaltung, die sich hauptsächlich in der Führung der Gewerkschaften bemerkbar macht, beeinflußt die Mentalität und Einstellung der breiten Masse der Mitglieder. Hält man sich gleichzeitig die Machenschaften der Kommunisten vor Augen, die die ITF und den IBFG als Werkzeuge des westlichen Kapitalismus darstellen, so kann man verstehen, warum sich Kollegen von uns distanzieren.

Es kommen jedoch noch weitere Gründe hinzu, nämlich Analphabetentum, parteipolitische Einflüsse, persönliche Ambitionen von Gewerkschaftsführern, Mangel an Geld und Unerfahrenheit.

Ich erwähnte vorhin persönliche Kontakte. Durch persönliche Besuche von Vertretern der ITF kann man in Asien viel mehr erreichen als mit jeder beliebigen Menge von Gewerkschaftsliteratur. Durch solche Besuche werden die Grundlagen zu engen Beziehungen geschaffen und das Prestige, das die ITF in vielen Ländern Asiens bereits besitzt, noch weiter erhöht.

Kollege Becu sprach von den Schwierigkeiten, auf die man bei der gewerkschaftlichen Schulung stößt. Ich kann aus eigener Erfahrung bestätigen, daß Lehrgänge der ITF oder des IBFG auf nationaler Ebene, also in den Ländern jener Kollegen veranstaltet werden müssen, für die sie gedacht sind, aber nicht in Brüssel oder anderswo in Europa. Dagegen herrscht immer große Nachfrage nach Schulungsliteratur aus dem Auslande, und ich werde fortwährend um Broschüren, Bücher u. dgl. gebeten.

Ich bin auch vollkommen der Ansicht des Kollegen Becu, daß mit Austauschbesuchen und Studienreisen nach Europa nur ein beschränkter Zweck erfüllt wird. Bessere Ergebnisse könnten durch Entsendung von Vertretern der ITF nach den betreffenden Weltteilen erzielt werden. Infolge des Personalmangels im Büro in Tokio können wir in dieser Hinsicht nicht mehr leisten als das wenige, was wir zu leisten in der Lage waren, und stoßen auch bei der Verwirklichung so mancher Beschlüsse des Exekutivkomitees auf Schwierigkeiten. Mit einer größeren Zahl von Mitarbeitern, die die englische Sprache und zwei oder drei asiatische Sprachen beherrschen, könnten wir die meisten unserer Ziele erreichen.

Kollege Becu übte scharfe Kritik an der mangelnden Koordinierung der Tätigkeit der verschiedenen internationalen Berufssekretariate in Tokio. Die Folge davon ist in einer Stadt wie Tokio, einerlei ob es sich um große oder kleine Aufgaben handelt, ein dreifacher Aufwand an Zeit, Arbeitskraft und Geld. So mancher von uns könnte auf einem anderen Gebiete weitaus mehr leisten. Ich würde mich nur zu gerne einem koordinierten Projekt in Tokio oder anderswo in Asien widmen. Ohne Koordinierung geht es nicht. Die ITF erfreut sich eines außergewöhnlich guten Rufes, gewisse Gewerkschaften glauben jedoch, daß sie nach dem Beitritt zur ITF dem IBFG gegenüber keinerlei Verpflichtungen zu erfüllen haben. Dadurch werden sie in eine Lage versetzt, wo sie zwei Herren dienen wollen, und dazu darf es nicht kommen. Wir gehören alle zu ein und derselben Gewerkschaftsbewegung und müssen unsere Arbeit dementsprechend einrichten.

L. Martinez (Leiter des Lateinamerik. Büros der ITF): Ich glaube, es war um 1938, als man zum ersten Mal daran dachte, die gewerkschaftliche Tätigkeit der ITF in Lateinamerika auszubauen. Es war 1948 in Oslo, als ich zum ersten Mal an einem Kongreß als Mitglied des Personals der ITF teilnahm und wo beschlossen wurde, im Londoner Sekretariat eine Abteilung für Lateinamerika zu schaffen. In den ersten zwei bis drei Jahren wurden die von Kollege Trifón Gómez hergestellten Kontakte, Reisen und persönlichen Beziehungen immer mehr erweitert. Im Jahre 1955 beschloß das Exekutivkomitee in Mexiko ein eigenes Büro der ITF einzurichten. Damit wurde unser Kollege Trifón Gómez betraut. Unglücklicherweise starb er einige Monate später, worauf auf einer Konferenz in Mexiko beschlossen wurde, mich mit der Leitung des Büros zu beauftragen.

Dienstag, 29. Juli 1958

Vormittagssitzung

Der Präsident: Wir setzen die Besprechung von **Punkt 9 der Tagesordnung: Regionale Tätigkeit**, fort. Der erste Redner ist Kollege Oca.

R. Oca (Transportarbeiter-Föderation der Philippinen): Zunächst möchte ich meinen Kollegen aus den Entwicklungsländern vor Augen führen, was für eine wirklich große Organisation die ITF ist. Sie ist immer bereit, allen von uns ihren Beistand zu gewähren, was uns jedoch nicht zu der Annahme verleiten darf, daß sie die gesamte Arbeit übernehmen wird, die wir in unseren Weltteilen aus eigener Kraft leisten müssen.

Unsere Organisation ist nicht so groß wie andere, die hier vertreten sind. Wir führen unseren Kampf um eine Verbesserung der Lage unserer Mitglieder in dem Bewußtsein, daß die ITF hinter uns steht. Als Beispiel dafür möchte ich auf einen Arbeitskonflikt mit 23 Reedereien verweisen, in den wir in unserem Lande verwickelt wurden. Da unsere Organisation finanziell sehr schwach ist und wir uns einem gut organisierten und finanzkräftigen Gegner gegenübersehen, mußten wir die ITF um Hilfe ersuchen. Dieser Beistand wurde uns sofort gewährt.

Die regionalen Vertreter der ITF in Asien, Lateinamerika und Afrika haben alle das Problem der gewerkschaftlichen Schulung und Bildung berührt. Ich pflichte ihnen vollinhaltlich bei, wenn sie die Auffassung vertreten, daß Lehrgänge auf nationaler und nicht auf internationaler Ebene organisiert werden sollten. Ebenso bin ich überzeugt, daß wir von der asiatischen Gewerkschaftsakademie in Kalkutta mehr Gebrauch machen könnten, wenn wir den IBFG darum ersuchten. Für die Schulung unserer Mitglieder ist ein von den Regierungen der USA und der Philippinen gemeinsam finanziertes Institut verantwortlich. Diese Einrichtung wollen wir sogar noch ausbauen, um nicht nur den Arbeitern der Philippinen Schulungsmöglichkeiten bieten zu können, sondern unseren Kollegen in ganz Asien.

Ferner möchte ich die Schaffung von regionalen Ausschüssen der ITF beantragen. Diese Ausschüsse würden von Zeit zu Zeit zusammentreten, um sich mit den besonderen Problemen der verschiedenen Weltteile zu beschäftigen und dem Exekutivkomitee Empfehlungen zu ihrer Lösung zu unterbreiten.

Schließlich noch einige Worte an meine Kollegen aus den fortgeschritteneren Ländern der Welt. Bei dem Kampf, den wir in unseren Weltteilen führen, geht es nicht ausschließlich um unsere eigenen Interessen. Auch Eure Belange stehen auf dem Spiel. Aus diesem Grunde möchte ich besonders an die Erklärung des Kollegen Becu im Rahmen des Tätigkeitsberichtes erinnern, wo er die Hoffnung zum Ausdruck brachte, daß die regionale Tätigkeit früher oder später von den betreffenden Ländern selbst finanziert werden würde. Bis dahin sagte er, sei er überzeugt, daß die Mitgliedsverbände in den fortgeschritteneren Ländern weiterhin die notwendigen finanziellen Opfer zu bringen bereit seien und den von der ITF an sie gerichteten Ansuchen Rechnung tragen würden. Im Namen der Gewerkschafter in Asien, Afrika und Lateinamerika bitte ich Euch daher, der ITF Eure Unterstützung nicht zu versagen, damit sie ihre Bemühungen in den Entwicklungsländern mit besseren Aussichten auf Erfolg fortsetzen kann.

M. Makinde (Vereinigung der Lokführer von Nigeria): Im Namen meiner Organisation danke ich dem Kongreß dafür, daß uns die Entsendung eines Delegierten aus Nigeria ermöglicht wurde. Ich schäme mich keineswegs, zu erwähnen, daß dies nur mit Hilfe der ITF möglich war und eine Geste der Solidarität darstellt, die wir sehr zu schätzen wissen.

In Nigeria befindet sich die Gewerkschaftsbewegung noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung. Das Land zerfällt in drei Teile, nämlich den nördlichen, östlichen und westlichen Teil. Am rückschrittlichsten in gewerkschaftlicher Hinsicht ist der nördliche Teil Nigeriens. Ich habe mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, daß die ITF beabsichtigt, ein Regionalbüro zu eröffnen. Demnach wird sowohl die ITF als auch der IBFG in unserem Lande tätig sein. Dazu möchte ich im Namen der Gewerkschaften, die ich hier vertrete, den Vorschlag machen, die Arbeit der beiden Sekretariate zu koordinieren.

Eine Gewerkschaftsschule der ITF würde man in Nigerien sehr zu schätzen wissen. Viele unserer Arbeiter verstehen überhaupt nicht, was die Zugehörigkeit zu einer internationalen Gewerkschaftsorganisation bedeutet. Auf meiner Reise zum Kongreß wurde ich häufig gefragt, was für einen Zweck der Beitritt zur ITF eigentlich habe und worin das Programm der ITF bestehe. Selbstverständlich konnte ich diese Fragen beantworten, bin jedoch überzeugt, daß durch eine Intensivierung der Propagandatätigkeit der ITF in unserem Lande in dieser Hinsicht Abhilfe geschaffen werden könnte.

J. Knight (Verband der Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada): Die ITF muß der Welt zeigen, daß sie eine aktive Organisation ist, die nicht nur ihre tägliche Arbeit einwandfrei bewältigen, sondern auch außergewöhnlichen Situationen Rechnung

tragen kann. Mich interessiert vor allem die Zukunft unserer regionalen Tätigkeit. Das Werkzeug zur Verwirklichung unserer Pläne ist das Sekretariat, aus welchem Grunde wir dafür sorgen müssen, daß es die Probleme, denen wir uns in den nächsten zehn Jahren gegenübersehen werden, auch tatsächlich lösen kann. Das gegenwärtig vorhandene Personal reicht daher nicht aus. Wir müssen schon jetzt an die Probleme des Jahres 1968 denken.

Wenn man in einer Welt, die sich in ständigem Wandel befindet, für die Zukunft planen will, muß man sich immer die Tatsache vor Augen halten, daß die politische Verantwortung heutzutage nicht mehr Sache einiger weniger Privilegierter ist, sondern der Arbeiterschaft. Ist sie aber bereit, diese neue Last der Verantwortung zu übernehmen? Gewiß ist sie es, nur muß man zunächst eine starke Gewerkschaftsbewegung aufbauen, damit sie die Kräfte der Arbeiterklasse lenken und auf zweckdienliche Weise zum Einsatz bringen kann.

Die Industrialisierung der Entwicklungsländer schreitet fort und es kann sein, daß sie den großen Nationen Europas einmal Konkurrenz machen werden. Diese Möglichkeit sollten wir als Gewerkschafter uns immer vor Augen halten.

Der Beistand der ITF bedeutet bei uns im karibischen Raum sehr viel. Zur letzten Regionalkonferenz, die in Trinidad stattfand, entsandte die ITF einen technischen Berater, mit dessen Hilfe eine Reihe von Beschlüssen zustande kam, die einen Einfluß auf die Schifffahrt der ganzen Welt ausüben. In Westindien sind Seeleute vieler Nationalitäten auf den gleichen Schiffen beschäftigt. Der Kongreß sollte daher den Beistand anerkennen, den die ITF den Arbeitern bei uns zuteil werden ließ. Sie können der ganzen Welt als Beispiel dafür dienen, daß verschiedene Nationalitäten und Rassen in Frieden gemeinsam leben und arbeiten können.

A. Bono (Argentinischer Lokführerverband „La Fraternidad“): In den beiden letzten Jahren hat das Regionalbüro der ITF in Mexiko ausgezeichnete Arbeit geleistet und viel nachgeholt, was die ITF während vieler Jahre nicht bewältigen konnte. Wie euch erinnerlich sein wird, war bei uns lange Zeit eine totalitäre Regierung an der Macht, aus welchem Grunde es uns nicht möglich war, internationale Beziehungen aufrechtzuerhalten. Heute stehen wir jedoch über das Regionalbüro in Mexiko in regelmäßigen Beziehungen zur ITF.

Auch in Lateinamerika mußten wir Enttäuschungen und Rückschläge in Kauf nehmen, hauptsächlich infolge der kommunistischen Unterwanderung. Aus diesem Grunde bringt man unserer Gewerkschaftsbewegung im Ausland, vor allem beim IBFG, nicht immer das erforderliche Vertrauen entgegen. Die Lage bei uns verursacht Besuchern aus dem Auslande häufig schwerwiegende Bedenken. In diesem Zusammenhang möchte ich mich der Feststellung des Kollegen Becu anschließen, daß es keinen Zweck hätte, Delegationen nach Entwicklungsländern zu entsenden, die nicht in der Lage sind, die Verhältnisse, die sie dort vorfinden, richtig zu beurteilen. Viele solcher Delegierter kommen aus einem ganz anderen Milieu und sind an eine ganz andere Lebensweise gewöhnt. Sehr oft sind sie auch der spanischen Sprache nicht mächtig und wir müssen uns mit ihnen durch Dolmetscher unterhalten. Infolgedessen ist eine gewisse Verwirrung hervorgerufen worden, was auch im Hinblick auf die Tätigkeit der lateinamerikanischen Regionalorganisation des IBFG behauptet werden kann.

Bei der ITF liegen die Dinge ganz anders. Sie genießt das Vertrauen und den Respekt selbst jener Organisationen, die ihr nicht angehören. Ich möchte es daher auch nicht unterlassen, hier ganz eindeutig festzustellen, daß unsere Föderation im Gegensatz zu anderen internationalen Organisationen wirklich bemerkenswerte Pionierarbeit geleistet hat. Als Beispiel kann der Arbeitskonflikt angeführt werden, in den die Schiffbauarbeiter Argentiniens verwickelt wurden. Die ITF stand ihnen mit Rat und Tat zur Seite, obwohl sie ihr nicht angehören.

Die größte Sorge bereiten uns heute die Angriffe auf die Unabhängigkeit der Gewerkschaften. Wir bitten die ITF daher, unseren demokratischen Organisationen in ihrer äußerst schwierigen Lage behilflich zu sein und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um einer Rückkehr zur Diktatur vorzubeugen.

Auch die Lage der Eisenbahner gibt zu ernststen Befürchtungen Anlaß. Sie wurden aus ausländischem Besitz unter sehr schwierigen Verhältnissen übernommen und arbeiten daher jetzt mit beträchtlichem Defizit. Sollte eine Sanierung unmöglich sein, so würden unsere Eisenbahner alle Errungenschaften der letzten 50 oder 60 Jahre wieder einbüßen. Dazu kommt, wie auch in anderen Ländern, der Einfluß der fortschreitenden Mechanisierung. Wir sehen ein, daß diese Probleme von unserer Eisenbahnergewerkschaft gelöst werden müssen; dabei wäre jedoch ein ausführlicher Bericht über die Auswirkungen der Mechanisierung und Rationalisierung auf die Eisenbahner anderer Länder für uns von großem Nutzen. Obwohl Probleme dieser Art bei uns seit langer Zeit aktuell sind, konnten wir ihnen nicht die erforderliche Aufmerksamkeit zuwenden, da dem Kampf um politische Freiheit Priorität eingeräumt werden mußte.

Auch die Frage der Koordinierung des Verkehrswesens ist in diesem Zusammenhange von Interesse. Infolge der geographischen Gegebenheiten sind die Verhältnisse bei uns ganz anders als in Europa. Es wäre daher zweckmäßig, wenn das Regionalbüro der ITF die Frage der Koordinierung aus lateinamerikanischer Sicht untersuchen würde.

Punkt 10 der Tagesordnung: Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens*

H. Imhof (Sektionssekretär)

Im Herbst 1955 faßte eine ITF-Binnenverkehrskonferenz, bestehend aus Vertretern unserer drei Sektionen Eisenbahner, Binnenschiffer und Straßentransport den Beschluß, einige Sachverständige aus angeschlossenen Verbänden mit der Ausarbeitung eines Berichtes über verkehrspolitische Probleme zu beauftragen. Die Exekutive der ITF hat diesen Beschluß gutgeheißen. Vier Verbände haben sich bereit erklärt, ihre wissenschaftlichen Mitarbeiter für diese Aufgabe zur Verfügung zu stellen und so konnte man die Arbeit noch vor Ende 1955 aufnehmen.

Dem Beschluß zur Ausarbeitung eines solchen Berichtes ging eine lange Reihe von Entwicklungen voraus, die jeweils in Berichten und Diskussionen innerhalb der ITF-Organe ihren Niederschlag gefunden hatten. Ich möchte hier auf einige dieser Entwicklungen hinweisen. Die Lösung des Problems Schiene/Straße/Binnenschifffahrt im Sinne einer echten Zusammenarbeit bildet auf nationaler Ebene seit rund drei Jahrzehnten eine der meist diskutierten und trotzdem noch immer nicht gelösten Fragen der Verkehrswirtschaft. Es geht, kurz gesagt, darum, daß jeder Transport von jenem Verkehrsträger durchgeführt wird, der ihn preislich und technisch am vorteilhaftesten für die Gemeinschaft durchführen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen in den Ländern mit Wettbewerbswirtschaft einige sehr schwer zu erreichende Voraussetzungen geschaffen werden: Jeder Verkehrsträger soll seine Wegkosten decken; die Besteuerung muß neutral sein; die sozialen Bedingungen müssen harmonisiert werden; betriebsfremde und politische Belastungen müssen abgegolten werden; direkte und indirekte Subventionen in jeder Form müssen verschwinden usw.

Lange und interessante Berichte, die in Sektionskonferenzen der Eisenbahner und der Arbeiter im Straßentransport behandelt wurden, führten noch während des Krieges zur Bildung eines Europäischen Verkehrsausschusses der ITF. Er arbeitete

* Die entsprechende Unterlage wurde in der Form einer Schrift, genannt „Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene“, an die angeschlossenen Verbände geschickt.

auf Grund eines Auftrages des Geschäftsführenden Ausschusses ein Memorandum aus, in dem die Grundlagen für die verkehrswirtschaftlichen Anstrengungen der ITF-Gewerkschaften in der Nachkriegszeit niedergelegt wurden. Sie gipfelten in der Forderung nach einheitlichen Koordinierungsmaßnahmen in den einzelnen Ländern und nach Einsetzung einer europäischen Verkehrsbehörde.

Seither haben sich alle ITF-Kongresse mit dem Problem beschäftigt. 1955 kam es zur Einsetzung unseres Expertenausschusses mit dem Auftrag, die bisher ausgearbeiteten Grundlagen in einem gewerkschaftlichen, wissenschaftlich untermauerten Bericht zusammenzufassen. Parallel zu diesen Anstrengungen, die mehr auf das Problem der Koordinierung ausgerichtet waren, gingen unsere Anstrengungen mit dem Ziel einer internationalen Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens. Auch hier dürfen wir mit berechtigtem Stolz darauf hinweisen, daß sich die ITF seit Jahrzehnten für eine wirtschaftliche Einigung Europas und vor allem des europäischen Transportwesens eingesetzt hat. Schon der ITF-Kongreß 1924 hat sich in einer EntschlieÙung in diesem Sinne ausgesprochen, und Edo Fimmen hat daraufhin eine Kampfschrift verfaßt, die den bezeichnenden Titel trug: „Vereinigte Staaten Europas oder Europa AG?“ Konkreter, was das Problem der Verkehrswirtschaft anbetrifft, hat sich das erwähnte Memorandum des Europäischen Verkehrsausschusses vom Jahre 1944 ausgesprochen. Es betrachtet die wirtschaftliche Einigung Europas und entsprechende Integrationsmaßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs als eine Bedingung sine qua non für die Lebensfähigkeit Europas.

Alle diese vorausgegangenen Entwicklungen hatte unser Beratender Verkehrsausschuß in Erwägung zu ziehen, als er daran ging, diese Schrift auszuarbeiten. Um nach eingehenden Diskussionen die Auffassung des ITF-Kongresses über die allgemeine Richtung des Berichtes kennenzulernen, wurde in aller Eile auf den letzten Kongreß hin eine erste Skizze über die Koordinierung des Güterverkehrs ausgearbeitet. Sie enthielt die Genehmigung des Kongresses und wurde durch eine ausführliche EntschlieÙung zu den Fragen der europäischen Verkehrsintegration ergänzt. Damit war der Weg des Ausschusses vorgezeichnet, und er konnte sich an die Arbeit machen.

Unser Bericht besteht aus drei Teilen: Der erste Teil behandelt Probleme der Koordinierung des Binnenverkehrs, der zweite Teil behandelt Sonderprobleme der Koordinierung und der dritte Teil befaßt sich mit Fragen der Integration der europäischen Verkehrswirtschaft. Der erste Teil ist seiner Natur nach von den zwei übrigen verschieden. Hier stellen wir nämlich die wichtigsten Fragen der Koordinierung nicht nur dar, sondern wir nehmen dazu ausdrücklich Stellung und schlagen Lösungen vor, die sich auf eine Grundkonzeption stützen. Diese Grundkonzeption bewegt sich im Rahmen eines gelenkten und beaufsichtigten Wettbewerbs unter den Verkehrsträgern, wobei sich die Tarifpolitik nach den Kosten einerseits und den Marktverhältnissen andererseits orientiert. In den zwei nächsten Teilen dagegen beschränken wir uns im wesentlichen auf eine bloÙe Darstellung der einzelnen Probleme. Der erste Teil kann bis zu einem gewissen Grade als ein Schlüssel zur Lösung der im zweiten und vor allem im dritten Teil gestellten Probleme betrachtet werden.

Bei dieser Gestaltung des Berichtes, die auch aus zeitlichen Gründen bedingt war, ist es einleuchtend, daß der Ausschuß den größten Teil seiner Anstrengungen auf den ersten Teil konzentriert hat. Hier lagen auch die größten Schwierigkeiten, in Einzelfragen eine Einigung zu finden. Einige unserer Formulierungen sind denn auch nur durch Mehrheitsbeschluß im Ausschuß zustande gekommen.

Wir hätten diesen Schwierigkeiten ausweichen können, indem wir die strittigen Punkte einfach weggelassen oder indem wir jeweils beide oder alle Standpunkte in

den Bericht aufgenommen hätten. Ich bin aber der Auffassung, daß wir das nicht tun konnten, ohne unseren Auftrag zu vernachlässigen. Diese Art des Ausweichens vor den Schwierigkeiten wollen wir den offiziellen Stellen überlassen. Wir haben eine Konzeption gefunden, und es war die Aufgabe unseres Ausschusses, auf der Linie dieser Konzeption die Weichen so zu stellen, daß der Zug in Fahrt blieb und nicht in einem Stumpengeleise zum Stillstand kam. Man hat uns in den Vorberatungen gelegentlich die Frage gestellt, warum der Ausschuß sich in seinen Vorschlägen nicht auf die Möglichkeit der Verstaatlichung der ganzen Verkehrswirtschaft abstütze. Eine wirkungsvolle Koordinierung der Verkehrsträger sei erst durchführbar, wenn das Eigentum an den Verkehrsmitteln vereinheitlicht werde. Der Ausschuß hat sich aber mit der Möglichkeit der Verstaatlichung nicht befaßt, weil es nicht seine Aufgabe war, ein politisches Programm aufzustellen. Die Verstaatlichung an sich ist noch keine Lösung der Verkehrsprobleme. Sie vereinfacht nur die Voraussetzungen und müßte, um wirkungsvoll zu sein, von einer planwirtschaftlichen Verkehrspolitik gefolgt sein. In diesem Falle wird die Wahl des Verkehrsnutzers nur beschränkt vorhanden sein können, da eine strikte Planung der Investitionen dafür sorgt, daß die vorhandenen Verkehrskapazitäten voll ausgenützt werden.

Diese Verschiedenheit der Problemstellung und die Tatsache, daß die Frage der Verstaatlichung auf politischer Ebene entschieden werden muß, hat unseren Ausschuß veranlaßt, sich nicht mit dieser Seite des Problems zu beschäftigen, sondern sich auf die Verhältnisse zu stützen, wie sie in den meisten demokratischen Ländern vorliegen, d. h. die Koordinierung im Rahmen der Wettbewerbswirtschaft zu behandeln.

Ein anderer Punkt: Eine Voraussetzung für die Koordinierung ist die Aufhebung der Wettbewerbsverfälschungen, wie sie heute noch überall zwischen den einzelnen Verkehrsträgern in mehrfacher Hinsicht vorhanden sind. Ich beschränke mich jedoch hier auf die Frage der Wegekosten.

Die Eisenbahnen haben ihre eigenen Verkehrsanlagen und müssen dafür aufkommen. Straßen und Kanäle dagegen werden aus öffentlichen Mitteln gebaut und unterhalten. Dazu kommt, daß im Gegensatz zu den Eisenbahnen die Straßen und Schifffahrtswege nicht einer einzigen Kategorie von Benutzern offenstehen. Zum Transportgewerbe kommt auf der Straße der Werkverkehr und außerdem heute in sehr weitgehendem Maße der Individualverkehr hinzu. Kanäle und Flüsse dienen nicht allein der Schifffahrt, sondern auch der Elektrizitätswirtschaft und der Landwirtschaft. Es ist daher sehr schwer, jedem Verkehrsträger und jeder Verkehrsart die durch seine Existenz und Aktivität verursachten Kosten anzulasten. Wir stellen in unserem Bericht die Forderung auf, daß jeder Verkehrsträger die laufenden sowie die Herstellungskosten der von ihm benötigten Verkehrsanlagen einschließlich des Kapitaldienstes und der anteiligen Kosten für die Verkehrspolizei selbst aufbringen soll. Wir erwähnen aber auch die Möglichkeit, daß eine relative Entlastung aller Verkehrsträger von Wegekosten durch die Übernahme solcher Kosten auf die Allgemeinheit erreicht und damit ein gewisser Ausgleich erzielt werden könnte. Persönlich bin ich der Auffassung, daß diese zweite Möglichkeit für eine Koordinierung mehr praktische Bedeutung haben kann, als das reine Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit, mit dem das fast unlösbare Problem der Errechnung der jeweils anzulastenden Wegekosten verbunden ist.

Von sehr großer Bedeutung sind für eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen die Arbeitskosten und -bedingungen. Sie weisen heute noch sehr große Unterschiede auf, die zum Teil auf das Fehlen von entsprechenden gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen, zum Teil aber auch auf das Fehlen einer wirkungsvollen Kontrolle der Einhaltung solcher Bedingungen zurückzuführen sind.

Wir verweisen in unserem Bericht auf zwei Entschlüssen der Internationalen Arbeitsorganisation, nämlich jene über die Harmonisierung der sozialen Bedingungen im Rahmen von Koordinierungsmaßnahmen vom Jahre 1951 und jene über die Arbeitsaufsicht im Straßentransport vom Jahre 1957. Wir sind der Auffassung, daß auf diesen zwei international genehmigten Grundlagen noch vieles aufgebaut werden muß. Schließlich sind solche Abmachungen nicht dazu da, um gedruckt und dann vergessen zu werden, sondern vor allem dazu, den Arbeitnehmer vor Ausbeutung zu schützen. Wenn es sein muß, sogar gegen seinen Willen.

Noch ein Wort zur Tarifpolitik, die uns wohl am meisten zu schaffen gemacht hat. In unseren Leitsätzen sagen wir, daß keine gesetzliche Parität zwischen den Tarifen der einzelnen Verkehrsträger bestehen sollte. Vielmehr sollen durch die zuständigen Organe für jeden Verkehrsträger Höchst- und Mindesttarife festgesetzt werden, die dann für alle Unternehmen dieses Verkehrsträgers Gültigkeit haben. Die Tarife müssen genehmigt und veröffentlicht werden und haben den Grundsätzen der Eigenwirtschaftlichkeit zu genügen. Sonderabmachungen sollen nur während einer Übergangszeit zugelassen sein. Sie sind genehmigungspflichtig, jedoch nicht veröffentlichungspflichtig.

Mit diesen wenigen Hinweisen möchte ich den Inhalt des ersten Teils verlassen. Für unsere angeschlossenen Verbände dürfte in bezug auf diesen ersten Teil unserer Schrift das gleiche gelten, wie für die einzelnen Mitglieder des Ausschusses selbst: Kein Verband wird voraussichtlich bereit sein, die Erklärung abzugeben, daß seine Konzeption zu den Problemen der Koordinierung zu hundert Prozent im ersten Teil dieses ITF-Berichtes dargelegt sei! Jeder Verband wird einstweilen zu diesem oder jenem Punkt des Berichtes seine Reserve anbringen. Aber im ganzen betrachtet glaube ich doch, daß wir mit diesem ersten Teil eine Art „*unité de doctrine*“ skizzieren, die nach weiteren Studien durch die einzelnen Gewerkschaften und selbst im internationalen Meinungsaustausch zur tragenden und einigenden Formel werden kann.

Im zweiten Teil behandeln wir Probleme, die einerseits außerhalb des Gebiets des Binnenverkehrs liegen und die andererseits auch nicht – wenigstens vorläufig nicht – zum Integrationskomplex im dritten Teil gehören. Niemand wird z. B. bestreiten, daß der städtische Nahverkehr mit seinen überfüllten Straßen und mit der Häufung der Verkehrsunfälle, so wie er sich heute praktisch in jeder Stadt darstellt, zu einem verkehrswirtschaftlichen Problem erster Ordnung geworden ist. Das gleiche gilt vom Luftverkehr. Wir glauben, daß eine rasche Entwicklung des Luftverkehrs notwendig und richtig ist, daß sie sich aber nicht allzu einseitig auf dem Rücken der Allgemeinheit und damit zum Nachteil der traditionellen und auch in der Zukunft notwendigen Verkehrsträger vollziehen sollte. Die Küstenschiffahrt wird im Bericht nur im Hinblick auf ihr Verhältnis zum Binnenverkehr gestreift. Es ist durchaus möglich, daß dieses Problem schneller als erwartet aktuell wird, nämlich dann, wenn es zu einer Freihandelszone kommt.

Schließlich haben wir bei der Darlegung der Seehafenprobleme vorwiegend die Nordsee- und Kanalhäfen des Kontinents berücksichtigt, jedoch ohne uns auf die sehr delikaten Probleme näher einzulassen, über deren Beurteilung selbst in unserem Ausschuß wenigstens zwei, wenn nicht sogar drei verschiedene Auffassungen bestehen.

Im dritten Teil behandeln wir allgemeine Probleme, die für die Transportarbeiter im Zusammenhang mit dem Vertrag über die Schaffung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bestehen und die speziellen Probleme, die sich dabei für die Verkehrswirtschaft im ganzen und für die einzelnen Verkehrsträger stellen. Wir bewegen uns dabei auf einem Boden, der alles andere als fest ist. Die Bestimmungen

über den Verkehr im Vertragswerk sind sehr unbestimmt. Ein einzelnes Beispiel mag diese Unsicherheit illustrieren.

Ich habe anfangs Juli dieses Jahres zwei Berichte gelesen. Der eine stammte vom Präsidenten der Internationalen Union für die Binnenschifffahrt, der andere von einem deutschen Fachmann dieser gleichen Binnenschifffahrt. Nach dem ersten wird im Vertrag über die Wirtschaftsgemeinschaft der Verkehr der übrigen Wirtschaft untergeordnet und hat sich nach deren Notwendigkeiten zu richten. Der zweite stellt fest, daß der Verkehr im Vertrag nicht nur als ein technisches Instrument im Dienst der übrigen Wirtschaft aufgefaßt und behandelt werde, sondern daß im Gegenteil seine Eigenständigkeit anerkannt worden sei.

Dieses Beispiel zeigt, wie schwer es ist, den Vertrag auszulegen und wie noch viel schwerer es sein wird, aus diesen Bestimmungen heraus eine gemeinsame Verkehrspolitik aufzubauen. In Anbetracht dieser Schwierigkeiten muß es verwundern, daß man offenbar auch seitens der zuständigen Organe der EWG bemüht ist, die Dinge nicht zu vereinfachen, sondern möglichst zu komplizieren. Das zeigt sich zum Beispiel darin, daß für die EWG nun auch noch eine Transportabteilung geschaffen wird, nachdem schon eine solche für die Kohle- und Stahlgemeinschaft für das genau gleiche Vertragsgebiet besteht.

Trotzdem glaube ich sagen zu dürfen, daß die ITF mit diesem III. Teil den Verbänden der Gemeinschaft der 6 Länder eine wertvolle Grundlage für ihre Arbeit im Rahmen des Vertrages zur Verfügung stellt. Gleichzeitig geben wir den Mitgliedsverbänden damit ein wichtiges Werkzeug für ihre Arbeit.

Am 27. Mai wurde in Luxemburg ein besonderer Koordinierungsausschuß der ITF-verbände ins Leben gerufen, dessen Aufgabe es sein wird, gemeinsame Vorschläge für die im Rahmen der EWG zu lösenden Probleme auszuarbeiten. In Anbetracht unserer zahlenmäßig ganz ungenügenden Vertretung in den Organen der Gemeinschaft kommt dieser Zusammenarbeit eine um so größere Bedeutung zu.

In der Kommission der EWG sitzt kein Gewerkschafter. Im Wirtschafts- und Sozialausschuß hat man den verschiedenen Gewerkschaftsrichtungen insgesamt ganze 35 von 101 Sitzen zugesprochen. Davon kommt ein einziger aus den Reihen der Transportarbeiter. Ob es noch gelingen wird, unsere Vertreter in anderen Gremien zu plazieren, muß leider als sehr wenig aussichtsreich bezeichnet werden. Wie sich unter solchen Umständen eine harmonische Zusammenarbeit der Transportarbeiterverbände mit den Instanzen der EWG entwickeln kann, ist nicht ohne weiteres vorauszusehen.

Der ziemlich umfangreiche Bericht enthält eine ganze Reihe von Punkten, die noch überarbeitet und ausgefeilt werden müssen. Hier und da läßt der organische Zusammenhang einiges zu wünschen übrig sowie die Übereinstimmung der Terminologie in den verschiedenen Sprachen. Das können wir jedoch dem Sekretariat überlassen. Dann stellt sich aber die große Frage: sollte der Bericht inhaltlich in irgendwelcher Hinsicht wesentlich abgeändert oder erweitert werden? Ich persönlich möchte davon abraten. Ich glaube, die Zeit ist gekommen, wo wir unsere Arbeit beenden müssen, denn die Ausarbeitung dieses Berichtes hat der ITF und den Sachverständigen eine außergewöhnlich große Arbeitslast auferlegt. Das Exekutivkomitee und zahlreiche Ausschusssitzungen und Sektionskonferenzen mußten sich mit Entwürfen des Berichtes beschäftigen. Auch unseren Übersetzern wurde da Leben keineswegs leicht gemacht.

Jedenfalls können wir sagen, daß wir unseren Mitgliedsverbänden eine Denkschrift verfügbar gemacht haben, die zwar keineswegs alle Probleme löst, aber immerhin ein Werkzeug zu ihrer Lösung auf nationaler und internationaler Ebene darstellt. Man kann auch nicht behaupten, daß ein Großteil des Berichtes nur auf Europa

Anwendung finden könne. Die Probleme, die darin behandelt werden, ergeben sich in allen Ländern der freien Welt, deren Volkswirtschaft sich auf den Grundsatz des Wettbewerbs stützt. Ich ersuche den Kongreß, den Bericht gutzuheißen.

Der Vorsitzende: Ich danke dem Kollegen Imhof für seine Ausführungen und eröffne die Diskussion. Das Wort hat Kollege Laan (Niederlande).

R. Laan jr. (Niederländ. Verband der Arbeiter im Binnenverkehr): Ich möchte im Namen meiner Gewerkschaft den Sachverständigen, insbesondere dem Kollegen Imhof, unsere herzliche Anerkennung aussprechen für die schwierige Arbeit, die sie so erfolgreich geleistet haben.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation kann auf diesen Bericht stolz sein. Stellen wir uns nur einmal vor, wie die Verhältnisse vor 20, 30 oder 40 Jahren waren, wo wir uns nur der allerdringendsten Aufgabe der Gewerkschaften widmen konnten: damals ging es um einen Pfennig mehr Lohn, eine halbe Stunde weniger Mehrarbeit, Verkürzung der Arbeitszeit etwa von 14 auf 13 Stunden im Tag; bedenken wir nun, was es bedeutet, daß wir heute vor einem internationalen Transportarbeiterkongreß stehen mit einer solchen Denkschrift, von der, davon bin ich überzeugt, viele unserer Kollegen sagen werden: „Das ist eine Arbeit, die Sachverständige geleistet haben.“ Es ist von Lizenzen, Konzessionen und Investitionen die Rede, es geht um die wichtigen Fragen der Wirtschaftlichkeit und der Eigenwirtschaftlichkeit, um die Koordinierung der Verkehrsträger und letzten Endes um die Frage, ob die ganze Entwicklung dazu beitragen kann, der Arbeiterschaft, die wir vertreten, durch Koordinierung des Verkehrswesens und Integrationsmaßnahmen tatsächlich Nutzen zu bringen.

Aus den Darlegungen des Kollegen Imhof ist uns bereits klar geworden, daß viele der Fragen, die uns beschäftigt haben, in den einzelnen Ländern und von den Gewerkschaften dieser Länder von verschiedenen Gesichtspunkten aus behandelt werden. Wichtig ist jedoch in erster Linie, daß es der ITF gelungen ist, ein Dokument von solcher Tragweite zu entwerfen. Das bedeutet natürlich nicht, daß wir eine Lösung von Problemen gefunden haben, die sich im Laufe von Jahrzehnten entwickelt haben. Wir müssen einsehen, daß noch viel Arbeit geleistet werden muß, um unsere Koordinierungspläne tatsächlich zu verwirklichen.

Ich könnte an dieser Stelle im Namen meiner Gewerkschaft noch eine Reihe von Anträgen stellen, nehme aber davon Abstand. Im April dieses Jahres fand bekanntlich in London eine Konferenz der drei Sektionen statt, wo ihre Vertreter über verschiedene Grundsätze einen weiteren Gedankenaustausch durchführen konnten. Seither wurden gewisse Teile der Denkschrift abgeändert und auch verschiedene vollkommen neue Abschnitte hinzugefügt.

Ich persönlich hätte es begrüßt, wenn die Frage des Wettbewerbs der Häfen im Abschnitt über Integrationsprobleme behandelt worden wäre. Auf der Londoner Konferenz bot sich keine Gelegenheit mehr, diese Frage noch weiter zu besprechen und wir hatten gehofft, daß es später noch möglich sein würde. Leider hatten wir dazu keine Zeit. Ich möchte daher vorschlagen, in einer EntschlieÙung auf den Inhalt dieser Denkschrift zu verweisen und gleichzeitig auf die Ziele, die noch erreicht werden müssen. Damit würde ein Ausgangspunkt zu einer eventuellen weiteren Diskussion gewisser Aspekte geschaffen werden.

Ich möchte noch einige allgemeine Bemerkungen über die weitere Vorgangsweise machen. Ursprünglich war es Aufgabe des Sachverständigenausschusses, die Grundsätze einer für ganz Europa geltenden Koordinierung der Verkehrsträger zu erarbeiten. Nun kam es am Anfang dieses Jahres zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, worauf sich die Sachverständigen auch mit den durch diesen Zusammenschluß der sechs Länder hervorgerufenen besonderen Problemen zu be-

schäftigen begannen. Die Möglichkeit, daß man allmählich vergißt, was die ursprüngliche Aufgabe des Ausschusses war, nämlich, das ganze in der ITF vertretene Gebiet zu berücksichtigen, ist daher nicht völlig von der Hand zu weisen.

Ich möchte dem Kongreß daher vorschlagen, zu beschließen, daß der Ausschuß mit der Vorlage dieser Denkschrift seine Aufgabe erledigt hat. Dann sollten wir uns überlegen, was weiter zu geschehen hat. Gewisse Teile der Denkschrift, die sich auf die Integration Europas beziehen, greifen auch auf andere Gebiete über. Ich denke z. B. an die Beziehungen der 6 Länder zu anderen europäischen Ländern im Rahmen der sogenannten Freihandelszone. Ich möchte dem Exekutivkomitee vorschlagen, sich bei einer weiteren Untersuchung hier besprochenen Probleme ebenfalls der Mitwirkung der Sachverständigen aus unseren eigenen Kreisen zu versichern, vor allem, weil von diesen Problemen auch andere als die sechs Länder der EWG berührt werden können. Es könnte sich z. B. als notwendig erweisen, die skandinavischen Organisationen zu ersuchen, uns ihre Sachverständigen zur Verfügung zu stellen und evtl. auch die Regionalorganisationen, die bereits bestehen oder in der nahen Zukunft noch errichtet werden sollen. In diesem Zusammenhang möchte ich noch unsere Genugtuung darüber zum Ausdruck bringen, daß es in den vergangenen Monaten möglich war, eine Zusammenarbeit der Transportarbeiterverbände in den Ländern der EWG zustande zu bringen. Zum Schluß möchte ich der ITF noch empfehlen, diese Fragen der Koordinierung und Integration in enger Zusammenarbeit mit dem europäischen Verkehrsausschuß und auch mit der europäischen Regionalorganisation des IBFG weiterhin zu studieren und dabei auch die Zusammenarbeit mit den Transportarbeiterverbänden der Freihandelszone nicht zu vergessen. Betonen möchte ich nur noch, daß die Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter darauf bestehen muß, ihr Mitspracherecht in allen nationalen und internationalen Organen, die sich mit verkehrspolitischen Problemen beschäftigen, restlos gewahrt bleibt.

Wenn der Kongreß auf dieser Basis die erwähnten Punkte in einer Entschloßung zusammenfassen könnte, glauben wir, daß die Denkschrift als sehr wertvoller Leitfaden für konstruktive Arbeit in der Zukunft dienen könnte.

R. Lapeyre (Französischer Verband öffentlicher Arbeiter und Verkehr): Im Namen der französischen Delegation schließe ich mich den Ausführungen des Kollegen Laan über die Bedeutung dieser Denkschrift an. Kollege Imhof hat in seiner Einleitung betont, daß man daran Kritik üben könnte; das ist wohl richtig, aber es handelt sich nur um Änderungen geringfügiger Natur. Allerdings ist bei der Beschreibung der französischen Tarifpolitik ein Fehler unterlaufen und es wäre vielleicht angezeigt, den betreffenden Abschnitt zu überarbeiten. Die französische Delegation stellt sich dem Sekretariat zur Verfügung, um die notwendige Richtigstellung vorzunehmen. Noch eine weitere Kleinigkeit. In Frankreich halten wir sehr viel vom Gedanken der Frachtbüros und bitten, bei der Diskussion darauf entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Der Bericht beruht auf einem realistischen Kompromiß zwischen liberalen Wirtschaftstendenzen und Planwirtschaft. Nach unserer Auffassung wird jedoch zu großer Wert auf die Eigenwirtschaftlichkeit gelegt. Gewiß dürfen wir als Gewerkschaften diesen Gesichtspunkt nicht vernachlässigen, doch muß ich betonen, daß unser wesentlichster Zweck darin besteht, das Lebensniveau der Arbeiter zu heben und ihre sozialen Verhältnisse zu verbessern. Die Rentabilität darf also nicht das entscheidende Kriterium für ein Transportunternehmen sein. Manchmal kann die Eigenwirtschaftlichkeit der Allgemeinheit sogar sehr teuer zu stehen kommen. Ich denke hier z. B. an den städtischen Verkehr.

Die allgemeine Politik der ITF muß auf eine vollständige Koordinierung aller Verkehrsmittel ausgerichtet werden. Der Personen- und Güterverkehr sollte sich zum

Vorteil der gesamten Volkswirtschaft, nicht nur zum Vorteil eines bestimmten Unternehmens auswirken. Es wirkt daher einigermaßen befremdend, daß ausgezeichnete Verbindungen mit dem wunderbaren TET-Zug bestehen, z. B. nach Amsterdam, daß aber von einer Koordinierung mit dem Luftverkehr überhaupt nicht die Rede ist. So gibt es zwischen Paris und Brüssel oder Paris und Straßburg ausgezeichnete Eisenbahnverbindungen, während Querverbindungen äußerst schlecht sind. Ein koordinierter Bahn- und Luftverkehr würde der Allgemeinheit, ganz besonders aber der einheimischen Bevölkerung zugute kommen.

Zum Schluß möchte ich noch eine Bemerkung allgemeiner Natur machen und diese mit einer Kritik der Schlußfolgerungen des Berichtes verbinden. Zunächst möchte ich sagen, daß der Titel dieser Denkschrift unrichtig ist. Man spricht von nationalen und internationalen verkehrspolitischen Problemen, während es sich hier doch nur um europäische Probleme handelt. Deshalb müßte der Titel entsprechend geändert werden. Unrichtig ist auch, wenn es im Bericht heißt, daß sich heute oder morgen in anderen Weltteilen die gleichen Probleme stellen werden, nur mit Gradunterschieden. Das ist eine Feststellung, die sicher nicht auf die neuen Länder in Lateinamerika und Afrika zutrifft. Es handelt sich dort nicht um Koordinierung des Verkehrs, da es dort noch immer an Einrichtungen mangelt. Dort ist alles noch im Aufbau begriffen und es geht dort um die Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln: Straße, die Eisenbahn oder das Flugzeug, mit dem das anfallende Verkehrsaufkommen am besten bewältigt werden kann. Vielfach sind überhaupt keine richtigen Straßen vorhanden und dieser Aspekt scheint im vorliegenden Bericht vergessen worden zu sein. Wir müssen auch die Frage der Rohrleitungen (pipelines) im Auge behalten. Vielleicht darf ich noch hinzufügen, daß uns die Stellungnahme unseres Kollegen Oldenbroek zu den Ereignissen im Mittleren Osten sehr überrascht hat, nämlich seine Erklärung, daß es sich hier nicht um politische, sondern um wirtschaftliche und soziale Probleme handle, gewissermaßen als wollte er sagen, es genüge, diesen Völkern einen normalen Lebensstandard zu verschaffen. Das ist eine These, der wir kaum beipflichten können. Im Mittleren Osten besteht, wie der Generalsekretär richtig erwähnte, das Problem der Unterernährung. Dazu kommt die Frage des Erdöls und seiner Beförderung und des Schutzes der Rohrleitungen, wegen der wir fast wieder in einen neuen Weltkrieg hineingezogen worden wären. Daher wäre die ITF wohl beraten, wenn sie ihre Studien fortsetzen und sich auf eine wirklich internationale Verkehrspolitik festlegen würde. Dadurch würden wir einen bescheidenen aber dennoch wesentlichen Beitrag zur Sicherung des Friedens leisten. *Der Präsident fragt, ob der Kongreß mit der im Bericht XXV C-12 beantragten Zusammensetzung des Generalrats einverstanden ist. Der Bericht wird einstimmig angenommen, worauf der Kongreß vertagt wird.*

Mittwoch, 30. Juli 1958

Vormittagssitzung

Der Präsident eröffnet die Sitzung um 10 Uhr.

K. Kühne (Gewerkschaft ÖTV, Deutschland): Meine Gewerkschaft ist der Auffassung, daß der Bericht einen außerordentlich wertvollen Beitrag zur verkehrspolitischen Arbeit der Gewerkschaften in allen Ländern darstellt und auch für die eigentliche Gewerkschaftsarbeit in vielfacher Hinsicht wertvoll ist. Das ist zunächst insofern der Fall, als es sich zum ersten Male um einen größeren Beitrag von Gewerkschaftsseite handelt, der ausgesprochen verkehrswissenschaftlichen Charakter trägt und als solcher geeignet ist, weitere Kreise in die Studien mit einzubeziehen und zu entscheiden, in welchem Umfange die Gewerkschaften den verkehrspolitischen und -wissenschaftlichen Problemen ihre Aufmerksamkeit widmen sollen. Die

zweite Bedeutung des Berichtes scheint mir darin zu liegen, daß es sich hier ebenfalls zum ersten Male um eine umfassende, gemeinsame Darstellung handelt, die von Eisenbahnergewerkschaften und Gewerkschaften des Straßenverkehrs, der Binnenschifffahrt und auch des Luftverkehrs und der Seeschifffahrt erstellt worden ist. Eine solche Arbeit muß zweifellos einen gewissen Kompromißcharakter tragen. Das ist aber vielleicht der Vorzug dieses Berichtes, denn gerade weil er die gemeinsame Arbeit dieser verschiedenen Gewerkschaften aus einer Reihe verschiedener Verkehrsträger darstellt, bietet er eine solch gute Basis auch für die Diskussion auf nationaler Ebene. Wir haben bisher, wenn wir als Gewerkschaften der verschiedenen Verkehrsträger in einzelnen Ländern uns mit Regierungsstellen, auch mit Arbeitgeberseite über das eine oder andere verkehrspolitische Problem unterhalten mußten, immer die Schwierigkeit gehabt, daß die einzelnen Gewerkschaften verschiedene Auffassungen vertraten. Jetzt liegt uns in diesem Bericht zum ersten Mal ein Dokument vor, in dem jedenfalls alles das zusammengefaßt ist, was man einigermaßen als gemeinsame Auffassung der betreffenden Gewerkschaften betrachten kann. Darüber hinaus liegt die Bedeutung des Berichtes in der Tatsache, daß er die erste Materialsammlung überhaupt in dieser umfassenden Form zum Problem der Verkehrsintegration im europäischen Bereich darstellt, in diesem Umfang, und es ist nicht bedeutungslos, daß es gerade die Mitgliedsverbände der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gewesen sind, die diesen ersten größeren Beitrag zur Frage der Verkehrsintegration geliefert haben.

Ja es ist vielleicht etwas paradox, wenn man feststellen muß, daß gerade die Transportarbeiterverbände, die sich am meisten Gedanken gemacht haben über diese Frage, von den offiziellen Verhandlungen im Rahmen des gemeinsamen Marktes ausgeschlossen bleiben, und daß nur ein Kollege aus unseren Reihen im Wirtschafts- und Sozialausschuß Gelegenheit zur Mitwirkung hat. Man wird in diesem Kongreß die Öffentlichkeit und auch die Regierungen darauf hinweisen müssen, daß es eine paradoxe Entwicklung ist, wenn gerade der Teil der Arbeitnehmerschaft, der heute den größten Beitrag zu einer Lösung dieses Problems leistet, nur geringe Möglichkeiten hat, an der praktischen Arbeit im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft teilzunehmen. Es muß dahingestellt bleiben, wie weit im Rahmen der Fachgruppe Verkehr im Wirtschafts- und Sozialausschuß bzw. Verkehrsausschuß eine Korrektur erfolgen kann. In der Stellungnahme, die der Kongreß in dieser Frage bezieht, sollten wir ausdrücklich auf diese Notwendigkeit hinweisen.

Kollege Lapeyre hat gestern betont, daß der Titel des Berichtes nicht ganz korrekt wäre, weil es sich nicht um eine Stellungnahme zu internationalen Verkehrsproblemen schlechthin, sondern eigentlich um europäische Probleme handelt. Das ist richtig. Wie weit eine Abänderung dieser Überschrift angebracht erscheint, möchte ich jedoch nicht erörtern. Ich will nur betonen, daß dieses scheinbar mit unrichtigem Titel versehene Dokument auf dem Verkehrssektor durchaus geeignet ist, in anderen Erdteilen und Ländern als Ausgangspunkt für die Lösung solcher Probleme verwendet zu werden. Somit ist es doch ein internationales Programm, zumal dies voll und ganz auf den ersten Teil des Berichtes zutrifft, die Fragen der Koordination, die keineswegs nur spezifisch auf die europäischen Verhältnisse zugeschnitten worden sind.

Meine Gewerkschaft, die noch vor dem Kongreß den Bericht unserem Vorstand vorgelegt hatte, hat dem Generalsekretär eine ausführliche Stellungnahme zukommen lassen, in der auf eine große Zahl von Unebenheiten und Schwierigkeiten hingewiesen worden ist. Ich möchte nur hoffen, daß einige dieser Punkte noch berücksichtigt werden können. Auch wir sind der Meinung, daß die Arbeit im großen und ganzen in der vorliegenden Form als abgeschlossen angesehen werden muß. Andererseits müssen wir uns darüber klar sein, daß gerade im Bereiche des Integrationsproblems

in den nächsten Jahren, eine laufende Entwicklung vor sich gehen wird, die zu einer Ergänzung oder vielleicht auch einer Überarbeitung des Teils, der sich auf die Integration bezieht, Anlaß geben wird. Ob man sich dabei nur auf 6 Länder beschränken kann, möchte ich bezweifeln. Denn eine der Entwicklungen, die gerade bedeutsam für die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist, konnte in dem Bericht nach der jetzigen Lage der Dinge gar nicht näher behandelt werden, nämlich die Freihandelszone. Sie ist um so wichtiger, als nicht nur eine ganze Reihe weiterer Länder in der Zukunft davon berührt werden würden, (wie Österreich, Dänemark, Skandinavien, auch Großbritannien), sondern auch Sektionen der ITF, die bisher von diesen Problemen nicht besonders berührt worden sind. Das gilt für die Hafentarbeiter im Rahmen der Freihandelszone, für die Seeleutesektion, ganz besonders für die großen Bereiche der Küstenschifffahrt, auch für Teile der Binnenschifffahrt, die vorläufig ausgeklammert blieb, es gilt für den aus dem Bereich der europäischen Wirtschaft vorläufig ausgeklammerten Luftverkehr. Jedenfalls wird die Freihandelszone weitere Probleme hervorrufen, die berücksichtigt werden müssen. Ich will hier nicht die Frage erörtern, wie weit eines Tages unter diesem Gesichtspunkte auch einmal die Schaffung besonderer Instanzen für eine europäische Region aktuell werden kann. Ich glaube nur, man sollte das zum mindesten erwähnen.

Was den Bericht als solchen betrifft, möchte ich nur einige wenige Punkte hervorheben. Zunächst die Tatsache, daß die bisherigen Systeme der verkehrspolitischen Regelung in einer ganzen Reihe von Ländern dazu geeignet waren, dem Straßen-transport und der Binnenschifffahrt, besonders aber dem Ferntransport, so etwas wie eine künstliche Zwangsjacke anzulegen, die von staatspolitischer Seite her dazu beigetragen hat, daß das Wachstum von Unternehmungen drastisch eingeeengt wurde. Eines steht fest: die Betriebsstruktur und die Tatsache, daß weitere Unternehmungen in die wirtschaftliche Betriebssphäre hineinwachsen konnten, hat sich auch auf die Gewerkschaften ausgewirkt, einmal in der Hinsicht, daß unsere Kollegen, besonders die im Straßentransport, vielleicht auch in der nicht weniger in Kleinbetriebe zersplitterten Binnenschifffahrt, lohnpolitisch und arbeitsbedingtmäßig nicht immer das herausholen konnten, was bei einer vernünftigen Betriebsstruktur herauszuholen gewesen wäre. Zudem ist es eine Binsenweisheit, daß man bei solch zersplitterten Industriezweigen, bei denen vielleicht ein kleiner Unternehmer oft nur einen kleinen Wagen besitzt oder nur wenige Arbeiter beschäftigt, die Arbeiter nicht vernünftig gewerkschaftlich organisieren kann. Aber die Aufgabe der Gewerkschaften aller Länder ist, darauf hinzuwirken, daß verkehrspolitisch eine vernünftige Betriebsstruktur womöglich in ihrer Entwicklung gefördert, zum mindesten aber nicht künstlich verhindert wird. Das ist eine der Konsequenzen aus diesem Bericht.

Nun hat mein französischer Kollege hier gestern behauptet, vielleicht beschäftige sich der Bericht etwas zu stark mit Branchenproblemen und mit der Situation der einzelnen Wirtschaftszweige. Dieser Eindruck mag vielleicht entstanden sein. Ich glaube aber trotzdem, daß es wertvoll ist, wenn wir als Gewerkschaften unsere Aufmerksamkeit diesen Branchenproblemen ebenfalls zuwenden. Allerdings kann man nicht allein von dem Gesichtspunkt der Rentabilität und dem, was die Unternehmer in der Branche verdienen, ausgehen. Wir haben ein Beispiel dafür, daß selbst wenn manchmal mit Hilfe der Gewerkschaften auf dem Umwege über verkehrspolitische Maßnahmen Besserungen in der einen oder anderen Branche durchgesetzt werden könnten, die Unternehmer weit davon entfernt sind, kollektivvertraglich bessere Bedingungen zuzugestehen. Es ist wohl auch so, daß eine Branche, die sich verhältnismäßig besser steht, das nur deshalb tut, weil die Allgemeinheit gewisse Belastungen in Kauf nimmt und da möchte ich besonders auf Fragen des städtischen Nahverkehrs eingehen. Es ist hier gestern gesagt worden: oft tun die Unternehmer so, als müßten ihre Betriebe erst rentabel werden, ehe sie ihren Arbeitnehmern etwas

bieten könnten und vielfach wird übersehen, daß häufig Straßenbahn- oder Hochbahnunternehmungen auf einer betriebswirtschaftlich vertretbaren Basis arbeiten könnten, ohne der Allgemeinheit viel mehr Kosten auf Umwegen aufzubürden, wenn sie ein sogenanntes Defizit in Kauf nehmen würden, m. a. W., für die Allgemeinheit wäre es oft besser, wenn die Tarife dieser Unternehmungen nicht so hinaufgeschraubt werden, daß die Leute sich ein eigenes Fahrzeug kaufen. Diese Frage sollte nicht rein rentabilitätsmäßig beurteilt werden, sondern vom Gesichtspunkt der Allgemeinheit und der verkehrspolitischen Zweckmäßigkeit. Manchmal ist es besser, wenn man die Eigenwirtschaftlichkeit nicht allzusehr betont, sondern sich sagt: für die Eigenwirtschaftlichkeit zahlen auch die Arbeitnehmer, und das Publikum müßte viel mehr bezahlen, wenn die Unternehmer einigermaßen für ihre wirtschaftlichen Belastungen entschädigt werden sollten.

In bezug auf die Tarifpolitik haben wir glückliche Formulierungen insofern gefunden, als sich die Eisenbahn und der Straßenverkehr nicht ständig bekämpfen brauchen, sondern daß es Möglichkeiten der Zusammenarbeit und gegenseitigen Abstimmung gibt, die beiden eine Existenzberechtigung bieten und verhindern, daß sie sich mit sog. Kampfтарifen oder gegenseitiger Unterbietung das Leben schwermachen und so den Arbeitnehmern die Existenzgrundlage untergraben.

Ich habe bereits betont: einzelne Fragen, wie der Luftverkehr und die Hafenvirtschaft, sind im Bericht nicht in befriedigender Weise erörtert worden. Ich möchte hier nicht auf Einzelheiten eingehen, sondern mir nur eine generelle Bemerkung erlauben. Ich glaube, daß der Koordinationsbericht an sich geschlossen erscheint, daß aber der Bericht über die europäische Wirtschaftsintegration noch größere Mängel aufweist. Im erstgenannten Bericht werden nicht nur Tatsachen geschildert sondern es werden auch Lösungen aufgezeigt. Im zweiten Bericht über die europäische Wirtschaftsintegration wird weitgehend auf das Aufzeigen von Lösungen verzichtet. Das ist in gewissem Umfang sicherlich bedauerlich und ich möchte anheimgen, wie weit man heute schon in Betracht ziehen kann, daß dieser Mangel in Zukunft bei eventueller Überarbeitung dieser Abschnitte behoben wird.

Ich möchte mir noch eine letzte Bemerkung gestatten. Sie betrifft die Frage der Beschäftigungsmöglichkeiten und auch die Frage der Konjunktur auf dem gesamten Verkehrssektor. Das ist ein besonders bedeutsamer Punkt und in diesem Bericht haben wir nur ganz am Rande einige der beschäftigungspolitischen Fragen streifen können. Das ist vielleicht bedauerlich. Heute stehen wir an einer Art Grenzstelle. Ich persönlich glaube, daß der Kapitalismus in den nächsten Jahren, vielleicht schon in diesem Jahr, einige schwere Erschütterungen zu erleiden haben wird. Britische Minister haben einige Befürchtungen geäußert und die britischen Gewerkschaften werden die Regierung darauf aufmerksam machen, daß in Großbritannien die Arbeitslosigkeit voraussichtlich bald die Halbmillionengrenze überschreiten wird. Auch in meinem eigenen Lande sind die Eisenbahntransporte seit Ende des Vorjahres bis zu 12 und 15% rückläufig. Besonders in den Seehäfen schrumpft der Anteil am Handel infolge des Wettbewerbs ganz beträchtlich und die aufgelegte Tonnage erhöht sich. Ich mache diese Bemerkungen nur, um auf den Ernst der Situation hinzuweisen und möchte anheimgen, ob es nicht sinnvoll wäre, in den Kongressresolutionen auch etwas zu diesem Thema zu sagen. Unsere Auffassung ist, schon seit jeher, daß man rechtzeitig Maßnahmen treffen muß, um eine Massenarbeitslosigkeit gerade im Verkehrssektor zu verhindern.

Es ist Aufgabe der internationalen Arbeitnehmerschaft, die Regierungen dazu aufzurufen, alles zu unternehmen, um eine neue Wirtschaftskrise, die sich durchaus bei einem *laissez faire* ergeben könnte, zu verhindern. Ich habe das hier erwähnt, weil das einer der Punkte ist, die wir hier in diesem Bericht nicht erwähnt haben. Ich bin

aber überzeugt, daß es einer der wesentlichsten Punkte ist, die wir bei zukünftigen Diskussionen noch sehr ernsthaft berücksichtigen müssen.

J. Brannigan (Schottischer Verband der Fuhrleute und Kraftfahrer): Zur Geschäftsordnung! Der Vorsitzende hat laut Geschäftsordnung das Recht, Rednern das Wort zu entziehen, wenn er es für notwendig erachtet. Eine Reihe von Rednern hat Gegenstände behandelt, die den meisten von uns auf Grund des Berichtes bereits vertraut waren. Ich möchte den Vorrednern gewiß in keiner Weise nahetreten, aber allzu viele Wiederholungen wirken doch etwas langweilig. Die Ausführungen unserer Kollegen, vor allem aus den Entwicklungsländern, sind für uns von größtem Interesse. Sie sollten sich aber meines Erachtens etwas kürzer fassen.

H. Düby (Schweizerischer Eisenbahnerverband): Ich kann mich nach dem Votum des Kollegen Kühne sehr kurz fassen. Wir behandeln diese Frage seit Jahrzehnten national und international und haben uns bemüht, eine gemeinsame Konzeption der Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens zu erreichen. Wir sind heute tatsächlich bei der ITF einen Schritt weitergekommen. Der vorliegende Bericht des Sachverständigenausschusses stellt eine ausgezeichnete Zusammenfassung der Diskussionen innerhalb der ITF in den letzten Jahrzehnten dar. Es handelt sich selbstverständlich bei diesem Bericht um ein Kompromiß; das ist nicht anders möglich, weil er nur auf der Basis eines Kompromisses eine Annäherung der Auffassungen der Vertreter der einzelnen Verkehrsträger möglich war. Ich möchte bei dieser Gelegenheit dem Sachverständigenausschuß und dem Sekretariat recht herzlich danken für die ausgezeichnete Arbeit, die uns heute vorliegt. Das Erfreuliche an diesem Bericht ist darin zu finden, daß die Standpunkte der einzelnen Organisationen des Straßenverkehrs und der Eisenbahner heute doch einander wesentlich näherliegen als bei den Diskussionen, die wir noch vor 10 Jahren und früher geführt haben. Es ist nun die Möglichkeit einer konstruktiven Zusammenarbeit der einzelnen Landesorganisationen und Verkehrsträger vorhanden und das betrachte ich als das Positive des vorliegenden Berichtes.

Es ist selbstverständlich, daß es nicht möglich sein wird, für alle europäischen und außereuropäischen Länder eine einheitliche Lösung zu finden. Die Verhältnisse sind von Land zu Land viel zu verschieden. Ich erinnere an die verschiedene Tarifpolitik, an die verschiedenartigen Systeme der sozialpolitischen Belastung im Verkehr, an das Problem Schiene/Straße, usw. Der vorliegende Bericht gibt aber den angeschlossenen Organisationen die Möglichkeit mit den zuständigen Regierungsstellen Kontakt aufzunehmen und eine Verkehrswirtschaft anzustreben, die allen Verkehrsträgern Gerechtigkeit widerfahren läßt. Wir haben von diesem Bericht Kenntnis genommen, wir haben den beratenden Ausschuß zur weiteren Arbeit verfügbar und nun müssen wir die von uns aufgestellten Grundsätze in den einzelnen Ländern anzuwenden versuchen. Die Mitgliedsverbände müssen mit den Sachverständigen und dem Sekretariat der ITF in Verbindung bleiben und so bleibt uns zum Schluß nichts anderes übrig, als den Kongreß zu bitten, dem vorliegenden Bericht gutzuheißen.

S. Klinga (Schwed. Transportarbeiterverband): Herr Vorsitzender: Liebe Kollegen! Ich werde versuchen, den guten Rat unseres britischen Kollegen zu beherzigen und mich kurz zu fassen.

Die Frage, die wir hier behandeln, die Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens, ist eine der schwierigsten. Wir befassen uns damit schon seit 25 Jahren. Es gab schon lebhaftige Diskussionen auf vielen Sektionskonferenzen, wo die verschiedenartigsten Auffassungen vertreten wurden. Die skandinavischen Transportarbeiterverbände haben aus mehreren Anlässen gegen die vorgeschlagenen Formulierungen gestimmt.

Wenn wir uns den Bericht, der hier vorgelegt wurde, näher ansehen, können wir mit Freude feststellen, daß man hier von seiten der Experten, aber vor allem von seiten des ITF-Sekretariats auf unsere Stellungnahme weitgehend Rücksicht genommen hat. Damit will ich nicht gesagt haben, daß alles, was hier vorgeschlagen wird, ohne weiteres von uns akzeptiert werden kann. Aber immerhin ist eine Kompromißlösung zustande gekommen. Mit einer ganzen Reihe von Schlußfolgerungen können wir uns alle einverstanden erklären und ich schlage daher vor, daß wir den vorliegenden Bericht annehmen.

Ph. Seibert (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands): Ich darf für die Delegation der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands sagen, daß wir mit Teil I der Denkschrift zufrieden sind. Gewiß gibt es die eine oder andere Frage, die man etwas anders sehen kann. Aber es kann nicht die Aufgabe des Kongresses sein, alle diese Einzelheiten zu besprechen. Das ist Aufgabe der Sachverständigen. Wir können jedenfalls feststellen, daß Teil I der Denkschrift eine sehr gute Grundlage für die weitere Arbeit aller Verbände, und wir freuen uns, daß es dem Ausschuß unter der Leitung des Sekretariats der ITF gelungen ist, in derart kurzer Zeit eine so gute Arbeit zu leisten.

Nun zu Teil II und III der Denkschrift, die sich mit der Verkehrsintegration Europas beschäftigen. Teil III ist nicht vollständig, das kann er auch gar nicht sein, weil die Zeit viel zu kurz war. Wir müssen auch feststellen, daß Teil III Fragen offen läßt, die noch behandelt werden müssen. Ich darf aber den Kongreß davon informieren, daß die 6 Länder, die sich am gemeinsamen europäischen Markt beteiligen, auf Gewerkschaftsebene in den vergangenen Wochen einen Verkehrsausschuß gebildet haben und daß dieser Verkehrsausschuß, der sich zum Teil aus Delegierten, die hier anwesend sind, zusammensetzt, die Aufgabe hat, die Probleme zu behandeln, die im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Markt in Europa entstehen. Wir haben dazu in Brüssel ein Büro eröffnet; damit wollen wir erreichen, daß die verkehrspolitischen Probleme des gemeinsamen Marktes so gelöst werden, daß die normale Entwicklung nicht gestört wird. Wir wollen ja einen europäischen Verkehrsmarkt. Daher ist es notwendig, daß wir die Gewähr haben, daß diese Arbeit in engster Zusammenarbeit mit allen europäischen Ländern vor sich geht, und mit der ITF die ihre Mitarbeit zugesagt hat, damit Konflikte zwischen den sechs Ländern und den übrigen Ländern der ins Auge gefaßten Freihandelszone vermieden werden. Wir erwarten deshalb, daß wir im Laufe der nächsten Zeit für alle Arbeitnehmer, die bei den verschiedenen Verkehrsträgern beschäftigt sind, gute Ergebnisse erzielen werden.

Ich möchte der ITF für die Arbeit im Zusammenhang mit Teil III der Denkschrift danken und die Exekutive und das Sekretariat der ITF bitten, alle Vorkehrungen für die Zukunft zu treffen, die geeignet sind, die zukünftigen Probleme im Rahmen des gemeinsamen Marktes und darüber hinaus in der Freihandelszone einer alle Beteiligten zufriedenstellenden Lösung zuzuführen.

H. Imhof (Sektionssekretär): Es freut mich, daß alle Redner grundsätzlich der Auffassung waren, daß der Wortlaut des Berichtes im großen und ganzen als endgültig betrachtet werden könne. Die hier und auch aus früheren Anlässen beantragten Änderungen werden wir im Hinblick auf ihre eventuelle Berücksichtigung im Bericht prüfen und würden uns freuen, wenn der Kongreß den Bericht grundsätzlich gutheißen würde. Unsererseits möchten wir den Sachverständigen und ihren Gewerkschaften unseren Dank aussprechen. Wenn der Bericht nunmehr endgültig angenommen wird, werden wir deshalb noch lange nicht arbeitslos. Kollege Beu hat bei seiner Zusammenfassung der Diskussion über den Tätigkeitsbericht betont, daß wir noch ein sehr beträchtliches Arbeitspensum zu bewältigen haben. Wir müssen Kommentare zu dem unter den Auspizien der Montanunion erarbeiteten Koordinations-

bericht unterbreiten und zu den verkehrspolitischen Fragen Stellung nehmen, mit denen sich die Konferenz der europäischen Verkehrsminister und die E. C. E. beschäftigen. Mit der IAO müßte eine dauernde Zusammenarbeit in sozialpolitischen Fragen in die Wege geleitet werden. Dabei darf auch die Tätigkeit unserer Sektionen, die ja die Grundlage unserer Arbeit ist, nicht vernachlässigt werden. Dazu kommen noch die Probleme des Gemeinsamen Marktes und der Freihandelszone. Die ITF und ihre Mitgliedsverbände werden mit allen Mitteln darauf zu achten haben, daß diese Probleme im Sinne der Interessen der Arbeitnehmer gelöst werden.

Die Behauptung, der Bericht besitze regionalen Charakter, trifft selbstverständlich zu. Er behandelt hauptsächlich Europa. Deswegen müssen wir seinen Titel jedoch keineswegs ändern. Die darin behandelten Probleme, vor allem jene der Koordination der Verkehrsträger, entstehen ja nicht nur in Europa. Vor kurzem las ich einen Artikel in der amerikanischen Zeitschrift „Railway Age“, in dem einige Persönlichkeiten des amerikanischen Eisenbahnwesens zu den dortigen Verkehrsproblemen Stellung nahmen. Gewisse dieser Kommentare wären in unserer Denkschrift keineswegs fehl am Platze. Unterschiede bestehen bestenfalls im Umfang der Probleme, die sich im Zusammenhang mit der Zusammenarbeit der Verkehrsträger ergeben, ansonsten sind sie überall in der Welt an sich die gleichen. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Asien und den Fernen Osten hat uns um ein Exemplar unserer Denkschrift ersucht. Das beweist, daß sie an unserer Stellungnahme interessiert ist, denn zwischen ihren Problemen der Koordination und den von uns behandelten besteht kaum ein Unterschied.

Mit unserer Denkschrift haben wir einen Ausgangspunkt für eine vom Geiste der brüderlichen, internationalen Zusammenarbeit beseelte Behandlung einschlägiger Fragen geschaffen. Wir haben somit unseren Regierungen bewiesen, daß wir als Gewerkschafter befähigt sind, Verkehrsprobleme international zu diskutieren und Lösungen auf internationaler Ebene zu finden. Nun müssen wir ihnen aber auch zeigen, daß wir stark und einflußreich genug sind, um unsere Theorien in die Tat umsetzen zu können.

Der Kongreß billigte einstimmig den Bericht über die Koordination und Integration des europäischen Verkehrswesens

W. J. P. Webber (Britische Vereinigung der Gehaltsempfänger der Verkehrsbetriebe). Nachdem wir diesen an sich erfreulichen Beschluß zur Kenntnis genommen haben, wäre es am Platze, zu besprechen, auf welche Weise die zu seiner Verwirklichung erforderlichen Mittel flüssig gemacht werden sollen.

Es freut mich, dem Kongreß den Bericht des Ausschusses vorlegen zu dürfen, der zum Zwecke der Prüfung der Entschliebung über die Mitgliedsbeiträge eingesetzt wurde. Ganz besondere Freude bereitet es mir, euch mitteilen zu können, daß die Beschlußfassung des Ausschusses einstimmig erfolgte. Diesem Umstande kommt besondere Bedeutung zu, erstens, weil diesem Ausschuß Vertreter von Gewerkschaften aus den USA, Deutschland und anderen Ländern angehörten, für die eine Verwirklichung des Beschlusses eine besondere finanzielle Belastung zur Folge haben wird; zweitens, weil die ITF nunmehr mit stabilen Einkünften rechnen kann, die auf obligatorischen Beiträgen der Mitgliedsverbände beruhen und nicht wie bisher auf teilweise freiwilliger Basis; und schließlich drittens, weil der Bericht den Grundsatz einer gerechten Verteilung der finanziellen Belastung auf die Mitgliedsverbände anerkennt.

Der Bericht als solcher ist kurz, was gewiß seine guten Seiten hat. Dagegen redet das dem Bericht beigegefügte Dokument eine weitaus beredtere Sprache. Darin werden die im Jahre 1957 bezahlten Mitgliedsbeiträge angeführt, die freiwilligen Beiträge zum

Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen in Höhe von £ 3 je 1000 Mitglieder, ferner die Einkünfte aus dieser Quelle, die gesamten Beiträge und schließlich die finanziellen Auswirkungen der Verwirklichung unseres Antrags. Ich möchte Euch hier besonders auf die dritte Zahlenreihe aufmerksam machen, aus der ersichtlich ist, daß einige Gewerkschaften überhaupt keine Beiträge zum Edo-Fimmen-Fonds leisteten, daß andere weniger als den für freiwillige Beiträge festgesetzten Betrag bezahlten, und daß es auch Organisationen gibt, die weitaus mehr beisteuerten. Ich möchte auch betonen, daß der an die Mitgliedsverbände gerichtete Apell um Sonderbeiträge im Jahre 1957 eventuell 1958, und sogar in größerem Umfange, wiederholt werden könnte. Möglicherweise werden auch Gewerkschaften, die 1957 nichts bezahlten, im Jahre 1958 einen Beitrag leisten. Fest steht jedoch, daß man sich auf Einkünfte, die auf freiwilligen Beiträgen beruhen, nie verlassen kann. Wir müssen jedoch dafür sorgen, daß die Verwirklichung unserer Pläne auf solider Basis beruht. Gewisse Mitgliedsverbände leisten seit Jahren großzügige Beiträge und ich bitte um Entschuldigung, wenn ich hier ganz besonders auf die Beitragsleistungen der amerikanischen Föderation der Eisenbahnverbände verweise. Diese Organisation hat Beiträge in Höhe von £ 11.452 geleistet, während ihr normaler Mitgliedsbeitrag nur £ 8.711 ausgemacht hätte. Diese Organisation hat somit £ 9 je 1000 Mitglieder einschließlich ihrer 120.000 kanadischen Mitglieder entrichtet. Nur dieser Freigebigkeit ist es zu verdanken, daß unser Arbeitsprogramm nicht stark beschränkt werden mußte, und daß das Jahr 1957 nicht mit einem sehr beträchtlichen Defizit endete.

Ebenso geht aus dem Bericht hervor, daß sich unsere Ausgaben wahrscheinlich erhöhen werden, und daß vor allem unsere regionale Tätigkeit ausgebaut werden muß, was im übrigen allgemein anerkannt worden ist. Ich erinnere an die bemerkenswerten Ausführungen des Generalsekretärs am Montag, als er die Schwierigkeiten erwähnte, die durch den Mangel an Geld und Personal hervorgerufen werden. Ein Redner nach dem andern hat sich der Stellungnahme des Generalsekretärs angeschlossen. Keiner hat behauptet, die ITF wäre extravagant und ich bezweifle auch sehr, ob sich jemand eine derartige Behauptung erlauben würde. Unseren internationalen Verpflichtungen werden wir jedoch sogar mit unseren erhöhten Einkünften, mit denen wir jetzt rechnen können, nur in sehr bescheidenem Umfange gerecht werden können.

Obwohl die freiwilligen Sonderbeiträge abgeschafft werden, wird im Bericht empfohlen, den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen beizubehalten, da wir überzeugt sind, daß schon der Name Edo Fimmen für die Gewerkschaftsbewegung von allergrößter Bedeutung ist. Wir beantragen daher, diesem Fonds von Zeit zu Zeit aus der allgemeinen Kasse der ITF gewisse Beträge zu überweisen, deren Höhe vom Exekutivkomitee jeweils zu bestimmen wäre. Außerdem steht es jeder Organisation, die freiwillig einen Beitrag zusätzlich zu den 5 Pence je Mitglied leisten möchte, frei derartige zusätzliche Beiträge ausschließlich als für den Edo-Fimmen-Fonds bestimmt zu bezeichnen.

Ich wiederhole, daß der Ausschuß seinen Beschluß einstimmig gefaßt hat und daß die Verwirklichung dieses Beschlusses von größtem Vorteil für die ITF wäre, da wir dann in der Lage wären, unsere zukünftige Tätigkeit auf Grund gesicherter und ausreichender Einkünfte zu planen.

Schließlich empfiehlt der Ausschuß dem Exekutivkomitee, die Lage jener Organisationen zu untersuchen, die einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag bezahlen und zu erwägen, ob ein Prozentsatz des normalen Mitgliedsbeitrags nicht an die Stelle von symbolischen Beiträgen treten sollte. Die Annahme dieses Berichtes würde einen großen Schritt vorwärts auf dem Wege bedeuten, den wir einschlagen wollen und aus diesem Grunde hoffe ich, daß der Kongreß dem Antrag des Ausschusses Folge leisten wird.

F. Cousins (Britischer Transportarbeiterverband): Wir sind mit dem Bericht des Ausschusses einverstanden. Ich habe mich nur zum Wort gemeldet, um zu vermeiden, daß der Kongreß sich ein falsches Bild von den Auswirkungen der Verwirklichung des Antrags macht. Es wäre unrichtig, anzunehmen, daß der bloße Übergang zu einem einheitlichen Mitgliedsbeitrag von 5 Pence je Mitglied alle unsere Probleme lösen könnte. Gegen einen einheitlichen Mitgliedsbeitrag ist gewiß nichts einzuwenden. Ebensovienig könnte man die Berechtigung der Behauptung verschiedener kleinerer Gewerkschaften bezweifeln, daß die größeren Organisationen pro Kopf ihren angemessenen Teil der Kosten der Verwaltung der ITF bezahlen sollten. Darum handelt es sich aber nicht. Es handelt sich lediglich darum, der ITF die Mittel zu verschaffen, die sie braucht, um ihre Arbeit bewältigen zu können.

Auch ich erinnere mich an die sehr interessanten Ausführungen des Generalsekretärs und seine Andeutung der Möglichkeit, daß wir nicht mehr in der Lage sein könnten, jenen Organisationen Dienste zu erweisen, die ihre Mitgliedsbeiträge nicht bezahlen können. Ich bitte jedoch zu beachten, daß es sich nicht einfach darum handelt, daß es große Gewerkschaften gibt, die zahlen können, sondern vor allem darum, wer tatsächlich etwas bezahlt. Sollten sich gewisse Gewerkschaften nun veranlaßt sehen, weniger Mitglieder bei der ITF anzumelden und die Verwirklichung des Antrags bringt der ITF weniger Geld ein als den Schätzungen des Berichts entsprechen würde, dann müßte man sich die Frage der Sonderbeiträge noch sehr gründlich überlegen. Hält man sich nun den Umstand vor Augen, daß Organisationen mit fast 200 000 Mitgliedern einen nominellen Beitrag leisten und das in voller Kenntnis der Tatsache, daß sie die erforderlichen Mittel besitzen, die aber in keiner Weise für die Tätigkeit der ITF verwendet werden, dann müssen wir solche Organisationen daran erinnern, daß sie einer Internationale angehören, die nicht nur eine Rolle spielen will und kann, sondern auch Geld dafür benötigt. Dann würden derartige Gewerkschaften sich viele ihrer Verpflichtungen der ITF gegenüber etwas deutlicher bewußt werden.

Ich sage das nur, um zu vermeiden, daß der Eindruck erweckt wird, alles wäre in schönster Ordnung, sobald das Problem einer gerechteren Verteilung der Mitgliedsbeiträge gelöst ist. Ich lege Euch allen dringend nahe, am System der alle zwei Jahre stattfindenden Kongresse festzuhalten, da eine Änderung unserer Mitgliedsbeiträge nur auf dem Kongreß möglich ist. Auf dem nächsten Kongreß wird eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge verlangt werden. Jetzt wird anerkannt, daß die ITF begonnen hat, die Arbeit zu leisten, die sie schon vor dem Kriege leisten wollte. Wenn Ihr also mit dem Vorschlag einverstanden seid, bedeutet das, daß von Euch höhere Beiträge verlangt werden, um die ITF in die Lage zu versetzen, ein größeres Arbeitspensum zu erledigen, das bewältigt werden muß.

J. Brannigan (Schottischer Verband der Fuhrleute und Kraftfahrer): Meine Organisation hat sich immer bemüht, die ITF nach besten Kräften zu unterstützen. Was die Kommentare des Kollegen Cousins betrifft, dürfen wir nicht vergessen, daß seine Organisation dieses Jahr schwere Zeiten durchzumachen hatte und sich dabei bestens bewährt hat. Seine Gewerkschaft hat einen Erfolg erzielt, wie er bisher in der Verkehrswirtschaft nicht erzielt worden war. Man bezeichnet uns als reiches Land, aber die Richtigkeit dieser Behauptung muß man bezweifeln wenn eine Regierung keine Maßnahmen gegen eine Teuerung ergreift, von der unsere Mitglieder betroffen werden. Es würde gar nicht so lange dauern, bis unsere Kasse erschöpft wäre.

Nichtsdestoweniger müssen wir uns unsere moralische Verantwortung jenen gegenüber vor Augen halten, die nicht in der Lage sind, ihre Beiträge zu bezahlen. Wir müssen aus Erwägungen der internationalen Solidarität jenen Organisationen in anderen Weltteilen behilflich sein, die sich nicht selber helfen können.

W. Robson (Kanadischer Eisenbahner- und Transportarbeiterverband): Kollege Webber hat in seinem Bericht betont, daß 120 000 kanadische Mitglieder ihre Beiträge über amerikanische Gewerkschaften bezahlen. Ich wollte diesen Umstand nur deswegen hervorheben, weil der Tätigkeitsbericht den Eindruck entstehen lassen könnte, daß Kanada zur Finanzierung der Tätigkeit der ITF nur einen bescheidenen Beitrag leistet.

Meine Organisation hat deshalb keinen Beitrag zum Edo-Firmen-Fonds geleistet, weil wir Beiträge zum Regionalfonds des IBFG entrichten. Für diesen Fonds bezahlen die Funktionäre und das Personal unserer Gewerkschaft einen Beitrag von \$ 5 je Monat und wir haben auch unseren Mitgliedern nahegelegt, zu diesem Fonds einen Cent je Mitglied und Monat beizusteuern. Wir sind nämlich der Ansicht, daß eine solche persönliche Beitragsleistung bei dem betreffenden Mitglied ein größeres Interesse an der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung hervorrufen wird. Meine Organisation möchte auf internationaler Ebene einen konkreten Beitrag leisten und wird die ITF nach besten Kräften unterstützen.

W. J. P. Webber (Britischer Verband der Eisenbahnangestellten): Es freut mich sehr, feststellen zu können, daß niemand irgendwelche Einwände gegen die Vorschläge des Ausschusses erhoben hat. Aus diesem Grunde habe ich auch die Ausführungen des Kollegen Cousins mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Um jedoch irgendwelche Mißverständnisse zu vermeiden, möchte ich, wie auch im Bericht erwähnt, betonen, daß die amerikanischen und deutschen Gewerkschaften, die am meisten in Mitleidenschaft gezogen werden, auf keine wie immer geartete Weise angedeutet haben, daß sie weniger Mitglieder bei der ITF anmelden würden. Ebensowenig kann ich mir vorstellen, daß Kollege Cousins eine derartige Maßnahme ins Auge fassen würde. Im großen und ganzen berührt der Antrag größere Mitgliedsverbände und hat eine Erhöhung ihrer Mitgliedsbeiträge zur Folge. Ich darf sogar erwähnen, daß ein Ausschußmitglied die freiwilligen Beiträge zusätzlich zu den 5 Pence je Mitglied beibehalten wollte, woraus man den eindeutigen Schluß ziehen kann, daß die Organisationen, die dazu befähigt sind, eher großzügiger als weniger großzügig sein werden. Ich glaube nicht daß die Annahme der Entschließung zu einer Herabsetzung der Zahl der bei der ITF angemeldeten Mitglieder führen wird. Kollege Cousins hat recht, wenn er auf gewisse Organisationen mit hohen Mitgliederzahlen verweist, die nur einen nominellen Beitrag entrichten. Aus diesem Grunde enthält der letzte Paragraph unseres Berichtes die an das Exekutivkomitee gerichtete Aufforderung, die Lage der Organisation, die nominelle Beiträge entrichten, zu untersuchen.

Ich hoffe also, daß der Kongreß den Bericht einstimmig gutheißen wird.

Der Bericht des Ausschusses und die Entschließung über die Mitgliedsbeiträge werden daraufhin auf Grund einer Abstimmung mittels Stimmzettel einstimmig gebilligt.

Schluß der Sitzung: 11.45 Uhr.

Mittwoch, 30. Juli

Nachmittagssitzung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 3 Uhr. Er gibt bekannt, daß Kollege Laan sich im Zusammenhang mit einem Punkt der Tagesordnung zu Wort gemeldet habe.

R. Laan jr. (Niederländ. Transportarbeiterverband): Wir haben uns heute vormittag einstimmig mit dem Bericht über die Koordination und Integration des Verkehrs-

wesens einverstanden erklärt. Während der Diskussion wurden gewisse Punkte unterstrichen, und ich möchte nun dem Kongreß zu diesen Fragen eine Entschlie-ßung überreichen, die dem Kongreß später in den verschiedenen Übersetzungen vor-gelegt werden kann.

(Kollege Laan erläutert kurz den Inhalt der von ihm ins Auge gefaßten Entschlie-ßung. Endgültige Fassung siehe Bericht über Vormittagssitzung am 31. Juli.)

Der Vorsitzende: Die Entschlie-ßung wird dem Kongreß morgen früh zur Abstim-mung vorgelegt. Wir behandeln nun als nächsten Punkt den Bericht über die Kon-ferenz der Eisenbahnersektion.

Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion

Die Sektion der Eisenbahner trat am Freitag, den 25. Juli 1958 vormittags zusam-men. Der erfreulich starke Besuch von rund 120 Vertretern verteilte sich auf die einzelnen Länder wie folgt: Argentinien (1), Österreich (7), Belgien (5), Kanada (1), Kuba (1), Dänemark (5), Finnland (4), Frankreich (4), Deutschland (32), Groß-britannien (11), Griechenland (4), Italien (6), Japan (1), Luxemburg (3), Nieder-lande (8), Nigerien (1), Norwegen (2), Spanien (1), Schweden (7), Schweiz (8), Tanganjika (1), Uganda (1), Vereinigte Staaten (6).

Der bisherige Vorsitzende, G. De v a u x, wurde einstimmig für eine weitere Amts-dauer bestätigt und zum Berichterstatter an den Kongreß ernannt.

Tätigkeitsbericht

Dieser wurde nach kurzer Erläuterung seitens des Sektionssekretärs einstimmig genehmigt.

Bemannung von Lokomotiven

Der Sektionssekretär erinnerte an den Auftrag, den die Sektion durch eine Entschlie-ßung des Kongresses von Wien 1956 erhalten hat. Nach diesem war eine Stel-lungnahme auszuarbeiten, die auf die auseinanderstrebenden Auffassungen Rück-sicht zu nehmen hat und in der Zukunft den Verbänden als Leitfaden dienen kann. Eine entsprechende Entschlie-ßung war von der Internationalen Eisenbahnerkonfe-renz 1957 in Frankfurt einstimmig gutgeheißen worden. Heute handle es sich darum, jene Entschlie-ßung zur Genehmigung an den Kongreß weiterzuleiten.

Zum Problem der Bemannung selbst und zum Wortlaut der Entschlie-ßung fand eine ausführliche Diskussion statt.

Kollege Kennedy (USA) wies darauf hin, daß das Problem der Bemannung von Lokomotiven in USA und Kanada gegenwärtig von brennender Aktualität sei. Mit eindrucklichen Zahlen über die Entwicklung in Kanada und den laufenden Abbau von Eisenbahnpersonal in USA betonte er die Notwendigkeit, die Entschlie-ßung so zu formulieren, daß sie nicht von den Eisenbahngesellschaften als Waffe gegen die Gewerkschaften mißbraucht werden könne.

Auch die Vertreter Südamerikas und Japans argumentierten in diesem Sinne.

Um den Bedenken dieser Kollegen Rechnung zu tragen, schlug Hallworth (Groß-britannien), unterstützt durch Laurent (Frankreich) und Düby (Schweiz), eine weitere Abschwächung der Entschlie-ßung vor, die vom Präsidenten noch ergänzt wurde.

Die Entschlie-ßung wurde im neuen Wortlaut von der Konferenz mit allen gegen eine Stimme (Argentinien) gutgeheißen.

Eingereichte Anträge

a) Das Verhalten von Eisenbahnerverbänden bei Streiks in Nachbarländern

Der Vorsitzende gab bekannt, daß der luxemburgische Verband, der diesen Antrag eingebracht hatte, mit den Ausführungen des schriftlichen Berichtes zu den Beschlüssen des Sektionsausschusses in dieser Sache einverstanden sei. Die Konferenz nahm hierauf vom Bericht ebenfalls zustimmend Kenntnis.

b) Schwierigkeiten der angeschlossenen Verbände in Britisch Ostafrika

Der Vorsitzende wies darauf hin, daß sich der Sektionsausschuß bereits mit diesen Schwierigkeiten befaßt und im April 1958 eine Entschließung gutgeheißen habe.

Zum vorliegenden Entschließungsentwurf äußerte sich je ein Vertreter aus Uganda und Nigerien, um die Konferenz über ihre Schwierigkeiten und Widerstände zu orientieren. Sie wünschten eine Ergänzung des Entwurfs, indem ein Satz über die Notwendigkeit der Verbesserung der Lebenshaltung dieser Völker beigefügt werde. In diesem Sinne wurde die vorgelegte Entschließung einstimmig gutgeheißen.

c) Solidarische Unterstützung der japanischen Eisenbahner

Der japanische Vertreter legte der Konferenz einen Entschließungsentwurf vor, worin im Sinne der bereits in Frankfurt 1957 gefaßten Entschließung die japanische Regierung erneut aufgefordert wird, in der Gesetzgebung und in ihrem Verhalten zu den Gewerkschaften den Satzungen internationaler Organisationen (UNO, IAO) nachzukommen.

Der Vorsitzende wies darauf hin, daß diese Entschließung noch den zuständigen Organen des Kongresses vorgelegt werden müsse und daß auch der Wortlaut noch näher zu prüfen sei.

In diesem Sinne wurde die Entschließung einstimmig gutgeheißen.

Gewerkschaftliche Tätigkeit des Schlafwagenpersonals

Der Sektionssekretär schilderte die Entwicklung, die der Gründung eines internationalen Verbindungsausschusses dieses Personals im Jahre 1956 gefolgt ist und die 1957 zum Beschluß der Exekutive geführt hat, das Patronat über diesen Ausschuß zu übernehmen.

Die Konferenz habe zu entscheiden, in welcher Weise die künftige Zusammenarbeit mit diesem, aus Vertretern verschiedener Verbände zusammengesetzten Ausschusses fortgeführt werden soll.

Nach kurzen Darlegungen des Kollegen Haudenschild (Schweiz) beschloß die Konferenz einstimmig, das bisherige Verhältnis beizubehalten, dem Ausschuß jedoch keine Vertretung in den Organen der ITF einzuräumen. Dieses Vertretungsrecht müsse ausschließlich den angeschlossenen Verbänden vorbehalten bleiben.

Zeit und Ort der nächsten Sektionskonferenz

Die Vertreter Griechenlands, Frankreichs und Österreichs brachten zum Ausdruck, daß sie die Durchführung der nächsten Sektionskonferenz in ihrem Lande sehr begrüßen würden.

Auf Antrag des Vorsitzenden wurde beschlossen, die nächste Konferenz im Jahre 1959 durchzuführen und die Bestimmung des Tagungsortes im Rahmen der erfolgten Einladung der Exekutive zu überlassen.

Wahl des Sektionsausschusses

Der Vorsitzende stellte vorausgehend die Frage zur Diskussion und Entscheidung, ob von der Konferenz auch stellvertretende Ausschußmitglieder gewählt werden sollen oder ob es jeweils den einzelnen Ausschußmitgliedern überlassen bleiben soll, im Falle der Verhinderung einen Stellvertreter zur Sitzung zu entsenden.

Mit großer Mehrheit wurde der zweiten Lösung den Vorzug gegeben.

Der Vorsitzende erinnerte an den tragischen Hinschied des Kollegen Jim Campbell, der im Ausschuß während vielen Jahren an hervorragender Stelle mitgearbeitet hat. Der britische Eisenbahnerverband (NUR) schlug als dessen Nachfolger den neuen Generalsekretär dieses Verbandes, den Kollegen S. Greene, vor.

Weiter erinnerte der Vorsitzende an einen alten Wunsch des Sektionsausschusses, auch einen Vertreter aus USA in seinen Reihen zu haben.

Das lasse sich nun verwirklichen, indem die Vertretung der Railway Labor Executives' Association beschlossen habe, der Konferenz die Wahl des Kollegen W. P. Kennedy vorzuschlagen.

Die südamerikanischen und afrikanischen Vertreter wünschten, daß ihren Regionen und Asien je ein Sitz im Sektionsausschuß eingeräumt werden sollte, wobei es sich allerdings mehr um eine symbolische Mitgliedschaft handeln würde. Die Mitgliedschaft im Ausschuß der Eisenbahner würde den Verbänden dieser Länder ein erhöhtes Gewicht verleihen.

Die kubanische Vertretung ersuchte die Konferenz, auch einen zentralamerikanischen Vertreter in den Ausschuß zu wählen und schlug als Kandidaten den Kollegen F. Balbuena vor.

Der Sektionsausschuß wurde hierauf in folgender Zusammensetzung einstimmig gewählt:

Benelux	G. Devaux (Belgien)
Skandinavien	M. Trana (Norwegen)
Großbritannien	S. Greene (N. U. R.)
Schweiz	E. Haudenschild
Deutschland	F. Berger
Frankreich	R. Degris
Österreich	R. Freund
Italien	B. Carella
U. S. A.	W. P. Kennedy
Kuba	F. Balbuena

Die Frage der Erweiterung des Ausschusses um je einen afrikanischen, südamerikanischen und asiatischen Vertreter soll der Exekutive unterbreitet werden.

Die Konferenz würde die Wahl solcher symbolischer Vertretungen begrüßen.

G. Devaux, Berichterstatter

Entschließung über Besetzung von Lokomotiven

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam

gestützt auf seine Entschließung vom Jahre 1956 und den einstimmigen Beschluß der Internationalen Eisenbahnerkonferenz 1957

ist der Auffassung,

daß das Problem der Besetzung von Lokomotiven in umfassender Weise betrachtet werden muß. Dabei sind alle Arten gebräuchlicher Triebfahrzeuge zu berücksichtigen. Als ein allgemeines Prinzip bestätigt der Kongreß, daß Lokomotiven mit zwei Mann zu besetzen sind.

In Anerkennung des technischen Fortschritts jedoch, den der Kongreß gerade auch im Hinblick auf den Übergang von Dampf- auf Diesel- und elektrischen Antrieb begrüßt, ist

festzustellen,

daß in gewissen Ländern und bestimmten Fällen triftige Gründe für ein nicht allzu starres Festhalten am Grundsatz der Zweimannbesetzung geltend gemacht werden können. Der Kongreß

empfiehlt

den angeschlossenen Verbänden, bei der Beurteilung des Einmannbetriebes alle in Betracht fallenden Umstände und Voraussetzungen ihres Landes vorsichtig in Erwägung zu ziehen. Im allgemeinen sollte dem Einmannbetrieb erst zugestimmt werden, wenn dabei die nachstehenden Punkte gebührend berücksichtigt worden sind:

- a) Es sind die besten Sicherheitseinrichtungen anzuwenden;
- b) Der vermehrten physischen und psychischen Beanspruchung der Führer ist durch entsprechende Herabsetzung der Arbeitszeit Rechnung zu tragen;
- c) Durch besondere Maßnahmen sind alle Härten auszuschalten, die infolge Verminderung des Personalbestandes und durch den Wegfall von Beförderungsmöglichkeiten entstehen;
- d) Der Aus- und Fortbildung des Lokomotivpersonals und der periodischen Prüfung seines Gesundheitszustandes ist größte Beachtung zu schenken;
- e) Die erhöhte Verantwortung der Führer muß in entsprechender Einstufung seines Berufes ihren Niederschlag finden;
- f) Die zurückzulegenden Distanzen, die Art, Zusammensetzung und Geschwindigkeit der Züge sowie die topographischen und klimatischen Verhältnisse des Landes sind zu berücksichtigen;
- g) Es ist zu unterscheiden, ob es sich um Zugsfahrten bei Tag oder während der Nacht handelt;
- h) Um die Auswirkungen des Einmannbetriebes überblicken zu können, sind Abmachungen über seine Einführung oder Ausdehnung auf eine längere Dauer fest zu treffen.

Im Hinblick auf die vielfachen Einsparungen, die der Ersatz von Dampflokomotiven durch moderne elektrische oder Dieseltriebfahrzeuge ermöglicht, fordert der Kongreß die angeschlossenen Verbände auf, für das von der Umstellung betroffene Personal den ihm zukommenden Anteil zu fordern.

Der technische Fortschritt, der mit der Mechanisierung und der Automation unsere Zeit beherrscht, muß in erster Linie der Hebung der Wohlfahrt des arbeitenden Menschen dienen.

Resolution über die gewerkschaftspolitische Lage in Ostafrika

Der Kongreß der ITF vom 23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam

bringt seine schwerwiegenden Bedenken hinsichtlich der Schwierigkeiten zum Ausdruck, durch die das normale Funktionieren der Gewerkschaften der Eisenbahner und anderer Transportarbeiter in den Gebieten Britisch-Ostafrikas behindert wird.

Der Kongreß stellt fest, daß die Gewerkschaften bei Beschlüssen, die ihre Mitglieder berühren, nur in ungenügendem Maße oder überhaupt nicht zu Rate gezogen werden.

Die Errichtung inter-territorialer Gewerkschaften ist gesetzlich verboten, ungeachtet der Tatsache, daß sich der Betrieb der ostafrikanischen Eisenbahnen und Häfen auf inter-territorialer Basis abwickelt.

Die volle Handlungsfreiheit der Gewerkschaften, einschließlich des Rechtes auf Niederlegung der Arbeit, wird vielfach durch Anwendung von Gesetzen wie die Verordnung über die wirtschaftsnotwendigen Dienste beeinträchtigt.

Die Schiedsgerichte arbeiten auf höchst unbefriedigende und keineswegs objektive Weise, wie sich aus einem in der jüngsten Zeit gefällten Entscheid über eine Lohnforderung der Eisenbahner ersehen läßt, in dem wohl die Notwendigkeit eines Ausgleichs für die erhöhten Kosten der Lebenshaltung anerkannt, jedoch an die Bedingung geknüpft wird, daß sich die Eisenbahner mit einer Kürzung ihres jährlichen Urlaubs einverstanden erklären.

Der Kongreß vertritt die Überzeugung, daß zufriedenstellende Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Ostafrika nur hergestellt werden können, wenn

- a) die Errichtung inter-territorialer Gewerkschaften gestattet wird, wie sie zum Zwecke von Verhandlungen mit inter-territorialen Betriebsleitungen auf Basis der Gleichberechtigung notwendig ist, und
- b) die Gewerkschaften ohne jede wie immer geartete Einschränkung ihre gerechtfertigten Forderungen nach Erhöhungen der Löhne und sonstige Verbesserungen mit den allgemein als gesetzmäßig anerkannten Mitteln vertreten können, einschließlich des als letztes Auskunftsmittel anzuwendenden Rechts, ihre Mitglieder zur Niederlegung der Arbeit aufzufordern.

Demgemäß fordert der Kongreß die Regierungen der drei Gebiete auf, im Einvernehmen mit den Gewerkschaften und sonstigen interessierten Parteien eine sofortige Überprüfung der Arbeitsgesetzgebung in die Wege zu leiten, um sie mit den Grundsätzen der gewerkschaftlichen Freiheit in Einklang zu bringen.

Diese Grundsätze werden in der freien Welt allgemein anerkannt und stellen eine unerläßliche Voraussetzung für die Hebung des vollkommen unzulänglichen Lebensstandards in den Entwicklungsländern dar.

Resolution über die Einschränkung der gewerkschaftlichen Freiheit in Japan

In Anbetracht der Tatsache,

daß die gewerkschaftlichen Rechte japanischer Arbeitnehmer in öffentlichen Diensten nach wie vor Beschränkungen unterliegen,

daß ihnen das Streikrecht vorenthalten wird, obwohl es in der Gesetzgebung verankert ist,

daß Verhaftungen, Entlassungen und sonstige Bestrafungen von japanischen Arbeitern, insbesondere Eisenbahnern, in einem derartigen Umfange erfolgt sind, daß

ihnen der Charakter von Vergeltungsmaßnahmen für gewerkschaftliche Betätigung nicht abgesprochen werden kann,

bekräftigt der Kongreß der ITF in Amsterdam

seine Entschlossenheit, den japanischen Arbeitern bei ihrem Kampfe um ihre Rechte seinen Beistand zu verleihen.

Der Kongreß fordert die japanische Regierung, insbesondere in Anerkennung ihrer wichtigen Rolle in den Organen der Vereinten Nationen und der IAO, auf, sich mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu bemühen, die den Übereinkommen der IAO innewohnenden Verpflichtungen zu erfüllen, um auf diese Weise den für die Volkswirtschaft Japans unerläßlichen Wirtschaftsfrieden herbeizuführen.

G. Devaux (Vorsitzender und Berichterstatter der Eisenbahnersektion): Der Bericht über die Tätigkeit der Eisenbahnersektion bedarf eigentlich kaum zusätzlicher Erläuterungen. Ich möchte lediglich einen oder zwei besondere Aspekte erwähnen. Erstens einen Antrag der japanischen Delegation, den wir weder annehmen noch ablehnen wollten. Wir beschlossen daher, den Kongreß darüber entscheiden zu lassen.

Zweitens bitte ich euch, die neue Zusammensetzung des Sektionsausschusses zu beachten. Besondere Freude bereitete uns der von den amerikanischen Kollegen zum Ausdruck gebrachte Wunsch nach Mitarbeit. Kollege Kennedy war nominiert worden und wurde einstimmig in den Sektionsausschuß gewählt. Im Zusammenhang mit den Wahlen der Mitglieder des Ausschusses mußte ich auf den Umstand verweisen, daß die im Sektionsausschuß vertretenen Delegierte Organisationen angehören, die die Kosten ihrer Vertretung auf allen Sitzungen des Ausschusses selbst bezahlen müssen. Die Vertreter Kubas erklärten, daß sie dazu in der Lage wären und nominierten einen Delegierten. Diesen Antrag mußten wir aus taktischen Gründen annehmen. Unmittelbar darauf verwiesen jedoch die Vertreter der afrikanischen und asiatischen Gewerkschaften auf die Zweckmäßigkeit einer zumindestens symbolischen Vertretung ihrer Weltteile, selbst wenn es ihnen aus finanziellen Gründen nicht möglich sein würde, einen Delegierten zu Ausschußsitzungen zu entsenden; eine derartige Vertretung besitze jedoch für ihre Organisationen großen moralischen Wert. In Anbetracht dieser Argumente gelangte der Ausschuß zu der Schlußfolgerung, daß sich im Zusammenhang mit den Wünschen der afrikanischen und asiatischen Kollegen eine ganze Reihe von Problemen ergeben würde, aus welchem Grunde es am besten wäre, die ganze Angelegenheit dem Exekutivkomitee vorzulegen. Das ist geschehen und nun muß das Exekutivkomitee entscheiden, ob eine symbolische Vertretung Afrikas und Asiens zulässig ist und ob die Wahl des Vertreters von Kuba anerkannt werden soll. Ich persönlich bin der Ansicht, daß die Frage der Wahl des kubanischen Delegierten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Vertretung Afrikas und Asiens steht. Es handelt sich nicht darum, ob eine Organisation Delegierte zu Sitzungen entsenden kann ohne der ITF dadurch Ausgaben zu verursachen; ausschlaggebend ist vielmehr, daß der Ausschuß der Sektion so zusammengesetzt ist, daß er seine Arbeit ordnungsgemäß bewältigen kann.

Ich bitte den Kongreß nunmehr um Abstimmung über den Bericht.

F. Hall (Kanadische Föderation der Eisenbahnerverbände):

Die Eisenbahnersektion hat sich eingehend mit der Frage der Bemannung von Lokomotiven beschäftigt und einige Änderungen der in Frankfurt angenommenen Resolution beschlossen. Diese Abänderungen wurden von den nordamerikanischen Gewerkschaften beantragt, wo dieses Problem gegenwärtig sehr aktuell ist. Wie Kollege Kennedy erwähnte, prüft eine auf Grund der kanadischen Gesetzgebung ernannte Schlichtungsinstanz dieses Problem im Hinblick auf die Bemannung von

Diesellokomotiven im Güter- und Rangierdienst der Canadian National Railways, eine der beiden großen transkontinentalen Eisenbahnlinien.

Dieses Problem war während den letzten zwei Jahren die Ursache von zwei Streiks im Bereiche der Canadian National Railways und kann keineswegs als endgültig gelöst betrachtet werden. Uns ging es ganz besonders darum, auf diesem Kongreß irgendwelche Beschlüsse zu vermeiden, durch die die Lage der Gewerkschaft der Lokomotivführer und Heizer, die jetzt ihre Argumente vor der Schlichtungsinstanz zu vertreten hat, irgendwie präjudiziert werden könnte. Mit einem endgültigen Entscheid der Schlichtungsinstanz ist vor Ablauf von Wochen und vielleicht Monaten nicht zu rechnen.

Aus diesem Grunde wurde der Wortlaut wie folgt abgeändert:

„Der Kongreß vertritt die Auffassung, daß in gewissen Ländern und in bestimmten Fällen triftige Gründe für ein nicht allzu starres Festhalten am Grundsatz der Zweimannbesetzung geltend gemacht werden können“.

Die Konferenz der Sektion hielt diese Abänderung in Anerkennung der Unterschiede zwischen den Verhältnissen in Europa und jenen in Nordamerika mit seinen riesigen Ausdehnungen und verschiedenartigen klimatischen Bedingungen für notwendig.

G. Devaux (Vorsitzender und Berichterstatter der Eisenbahnersektion): Ich danke dem kanadischen Kollegen für seine zusätzlichen Ausführungen zu unserem Bericht über die Frage der Bemannung von Diesellokomotiven. Man muß gewiß anerkennen, daß der Einmannbetrieb heutzutage mehr oder weniger eine vollendete Tatsache darstellt und mit unserer Änderung des Wortlautes wollten wir vermeiden, daß ein Arbeitgeber uns vorwerfen könnte: „Ursprünglich habt Ihr dieser Resolution zugestimmt und jetzt seid Ihr auf einmal anderer Ansicht“. Mit der Annahme dieser Resolution kommen wir unseren Kollegen in Nordamerika und anderen Ländern entgegen, wo sich der Einmannbetrieb eingebürgert hat und ich glaube auch, daß unsere Kollegen in den übrigen Ländern damit einverstanden sein werden.

Auf Grund einer Abstimmung werden der Bericht der Eisenbahnersektion und die beiden Resolutionen über die Koalitionsfreiheit der ostafrikanischen Eisenbahner und japanischen Arbeitnehmer öffentlicher Dienste einstimmig angenommen. Die Resolution über die Bemannung von Diesellokomotiven wird ohne Gegenstimmen jedoch mit einer Stimmenthaltung angenommen.

Bericht über die Konferenz der Sektion der Arbeiter im Straßentransport

Die Sektion der Arbeiter im Straßentransport trat Donnerstag, den 24. Juli 1958 um 14.00 Uhr zusammen.

Die folgenden Länder waren vertreten (Zahl ihrer Vertreter ist in Klammern): Österreich (1), Belgien (2), Brasilien (1), Kuba (4), Dänemark (1), Finnland (1), Frankreich (2), Deutschland (4), Ghana (1), Großbritannien (11), Luxemburg (3), Mexiko (1), Niederlande (4), Norwegen (1), Rhodesien (1), Spanien (1), Schweden (4), Schweiz (1), Vereinigte Staaten (7).

Der bisherige Vorsitzende H. W. Koppens wurde einstimmig durch Akklamation wiedergewählt und auch zum Berichterstatter der Konferenz ernannt.

Tätigkeitsbericht

Die wichtigsten Punkte waren das Problem der Umstellung vom Straßenbahn- zum Autobusbetrieb in den Städten und die Frage der einmännigen Besetzung von Autobussen.

In seiner Zusammenfassung der Diskussion wies der Sektionssekretär darauf hin, daß die sozialen Aspekte dieser Probleme auf der Sektionskonferenz 1956 in Stuttgart auf Grund eines Berichtes des Kollegen Geldof (Belgien) behandelt worden sind.

Die wirtschaftlichen Aspekte des städtischen Nahverkehrs seien im Bericht über verkehrspolitische Probleme, der von diesem Kongreß behandelt werden soll, dar- gelegt.

Die Konferenz beschloß, die mit diesen Problemen verbundenen sozialen Aspekte erneut im Sektionsausschuß zu beraten und der nächsten Sektionskonferenz darüber zu berichten.

Der Tätigkeitsbericht wurde hierauf einstimmig gutgeheißen.

Eingereichte Anträge

Ein Antrag des japanischen Verbandes der Arbeitnehmer von Reisebüros und im Touristenverkehr, in der ITF eine eigene Sektion für diese Kategorie von Arbeit- nehmern zu schaffen, wurde der Sektionskonferenz zur Stellungnahme unterbreitet.

Grundsätzlich anerkannte die Konferenz, daß die Probleme dieses Personals im Rahmen der Sektion behandelt werden sollten. Da jedoch bisher nur ein Verband der ITF angehört, der ausschließlich die Interessen dieser Arbeitnehmer vertritt wird die Schaffung einer neuen Sektion einstweilen als nicht opportun betrachtet.

Die Konferenz war der Auffassung, daß der antragstellende Verband in organisa- tionstechnischer Hinsicht zur Sektion der Arbeiter im Straßentransport gehöre. Das Sekretariat wurde beauftragt, durch einen Fragebogen bei den angeschlossenen Organisationen festzustellen, ob sie Arbeitnehmer von Reisebüros im Touristenver- kehr organisieren. Auf Grund des Ergebnisses dieser Rundfrage wird der Sektions- ausschuß erneut Stellung nehmen.

ITF-Abkommen über den Rechtsbeistand an Kraftfahrer im Ausland

Der Sektionssekretär berichtete über die letzten Beitritte zum Abkommen und wies darauf hin, daß von einzelnen Verbänden noch keine Adressen über die Stellen aus- gegeben worden seien, wo der ausländische Kraftfahrer um Rechtsbeistand nach- suchen kann.

Im Sinne der Besprechungen im Rahmen des Ausschusses hätten einzelne Verbände bereits unter sich Abmachungen über das bei der Hilfeleistung anzuwendende Ver- fahren getroffen.

Als Ergebnis der Diskussion wurde vereinbart, daß die Verbände unter sich auf eine möglichst einfache Durchführung des Abkommens bedacht sein sollten. Anderer- seits zeigte es sich aber auch, daß mit der Durchführung in jenen Ländern gewisse Schwierigkeiten verbunden sind, wo besondere Wohlfahrtseinrichtungen für Rechts- hilfe zuständig sind.

Die Sektionskonferenz unterstützte den Antrag ihres Vorsitzenden, den Sektions- ausschuß erneut mit der Beratung dieses Abkommens zu beauftragen und gegebenen- falls eine besondere Konferenz einzuberufen, um den dem Abkommen beigetretenen Verbänden eine Gelegenheit zur Aussprache über die mit seiner Durchführung ver- bundenen Probleme zu geben.

Zivilrechtliche Haftung von Kraftfahrern

Der Sektionssekretär legte den Mitgliedsverbänden dringend nahe, das Sekretariat über die Stellungnahme zu orientieren, die sie zum Expertenbericht der Internatio- nalen Arbeits-Organisation in dieser Frage an ihre Regierungen eingereicht haben. Es sei zu erwarten, daß die IAO bald eine kleine Konferenz auf dreigliedriger Basis einberufen wird. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte eine Zusammenfassung der einzelnen Stellungnahmen vom Sekretariat erstellt werden können.

Die Konferenz forderte die Delegierten auf, die ITF ohne Verzug von der Stellungnahme ihrer Organisation in Kenntnis zu setzen, damit der Sektionsausschuß sie auf seiner nächsten Sitzung besprechen kann.

Termin und Ort der nächsten Sektionskonferenz

Der Vorsitzende erwähnte, daß die Sektionskonferenzen seit dem Zweiten Weltkrieg in Utrecht, Paris, Zürich und Stuttgart stattgefunden haben.

Kollege Klinga (Schweden) gab hierauf den Wunsch des schwedischen Transportarbeiterverbandes bekannt, die nächste Sektionskonferenz in Stockholm durchführen zu können.

Die Konferenz sprach Koll. Klinga ihren aufrichtigen Dank für seinen Vorschlag aus und beschloß, die nächste Sektionskonferenz im Sommer 1959 durchzuführen und der Exekutive der ITF Stockholm als Tagungsort vorzuschlagen.

Wahl des Sektionsausschusses

Die Sektionskonferenz nahm Kenntnis vom Rücktritt des Kollegen A. Askeland aus Norwegen, in welchem Zusammenhang der Vorsitzende beantragte, Kollegen Askeland im Namen der Sektion für seine langjährige Mitarbeit im Ausschuß zu danken.

Der Sektionsausschuß und seine Stellvertreter wurden hierauf in folgender Zusammensetzung gewählt:

	Mitglied	Stellvertreter
Belgien	<i>G. Hendrickx</i>	<i>J. Geldof</i>
Dänemark	<i>E. Borg</i>	<i>E. Winther</i>
Deutschland	<i>J. Steldinger</i>	<i>A. Christ</i>
Finnland	<i>S. Koutio</i>	<i>O. Aarnio</i>
Großbritannien	<i>F. Cousins</i>	<i>F. Eastwood</i>
Italien	<i>E. Leolini</i>	<i>L. Gatti</i>
Niederlande	<i>H. W. Koppens</i>	<i>J. de Later</i>
Norwegen	<i>H. Bakke</i>	<i>E. Aasen</i>
Österreich	<i>L. Brosch</i>	<i>A. Peham</i>
Schweden	<i>S. Klinga</i>	<i>G. Carlsson</i>

Verschiedenes

Der Leiter des Regionalbüros der ITF in Mexiko, Kollege L. Martinez, machte die Sektionskonferenz mit den großen Schwierigkeiten vertraut, mit denen die Transportarbeiter von Peru und Uruguay zu kämpfen haben.

Die Konferenz ersuchte den Vorsitzenden, im Einvernehmen mit dem Generalsekretär der ITF diesen Verbänden den Ausdruck der Solidarität und die besten Wünsche für ihre demokratische Entwicklung telegrafisch zu übermitteln.

Abschließend beglückwünschte der Vorsitzende unter starkem Beifall der Konferenz das Mitglied des Ausschusses Cousins und dessen Verband der britischen Transportarbeiter zum erfolgreichen Abschluß des langanhaltenden Streiks des Londoner Buspersonals, wofür ihm Kollege Cousins mit herzlichen Worten dankte.

H. W. Koppens
Berichterstatter

H. W. Koppens (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion der Arbeiter im Straßentransport): Ich möchte zunächst auf den Antrag der japanischen Gewerkschaft des Personals der Reisebüros verweisen, ein Mitgliedsverband, der nur diese Arbeitnehmer organisiert. Die Sektionskonferenz beschloß, mittels Fragebogen ausfindig zu machen, welche Gewerkschaften Arbeitnehmer dieser Art organisieren,

worauf sich der Sektionsausschuß auf seiner nächsten Sitzung neuerdings mit dieser Frage beschäftigen soll.

Die Konferenz beschäftigte sich ferner mit dem ITF-Abkommen über Rechtshilfe für Kraftfahrer im Auslande. Bekanntlich sind mehrere Organisationen in europäischen Ländern diesem Abkommen beigetreten und haben es ratifiziert; einige komplizierte Einzelheiten müssen jedoch noch bereinigt werden. So wird z. B. in gewissen Ländern Rechtsbeistand nicht von den Gewerkschaften der Transportarbeiter gewährt, sondern über die Dachorganisationen. Diese Aspekte werden im Sektionsausschuß weiter besprochen werden müssen und es besteht die Möglichkeit, daß sich eine Sonderkonferenz später mit den Einzelheiten der Anwendung des Abkommens zu befassen haben wird.

Schließlich möchte ich auf die Ausführungen des Kollegen Martinez verweisen, der die Konferenz von den großen Schwierigkeiten in Kenntnis setzte, denen sich die Organisationen der Arbeiter im Straßentransport in Peru und Uruguay gegenübersehen. Die Konferenz beschloß, diese Gewerkschaften auf telegrafischem Wege ihrer Solidarität zu versichern und ihnen für ihre zukünftige Tätigkeit den besten Erfolg zu wünschen.

T. Sugino (Japanischer Verband des Personals der Reisebureaus): Unsere Gewerkschaft wurde vor 46 Jahren gegründet. Während dieser Zeit haben wir durch Förderung des nationalen und internationalen Touristenverkehrs und der Reisetätigkeit im allgemeinen, sowie durch verschiedene damit verbundene Tätigkeiten in der Verkehrswirtschaft eine sehr wichtige Rolle gespielt.

Wir Angestellte der Reisebureaus wissen die Ehre, zu der großen Familie der Transportarbeiter zu zählen, sehr zu schätzen. Leider besteht im Rahmen der ITF keine eigene Sektion, in der wir unsere Ansichten zum Ausdruck bringen und verschiedene wirtschaftspolitische und soziale Probleme besprechen könnten. Ich möchte dabei betonen, daß unsere Tätigkeit von der anderer Transportarbeiter weitgehend beeinflusst wird. Aus diesem Grunde gehören wir dem Zentralverband japanischer Transportarbeitergewerkschaften an, dessen Sekretariat unter der Leitung eines unserer Mitglieder stand. Als sich der Zentralverband im Jahre 1950 mit der Frage des Beitritts zur ITF beschäftigte, stimmte unsere Gewerkschaft zugunsten des Antrags und trat der ITF bei.

Wir haben jedoch die Tatsache zur Kenntnis genommen, daß das Personal der American Express Company, Thomas Cook etc., bei Gewerkschaften organisiert ist, die die Interessen einzelner Berufsgruppen vertreten und der ITF nicht angehören. Demnach kann unsere Gewerkschaft, deren über 3000 Mitglieder ausschließlich in Reisebureaus tätig sind, als in der Welt einzig dastehend betrachtet werden.

In Japan wie auch in anderen Weltteilen wird dem Touristenverkehr immer größere Bedeutung beigemessen. Die Volkswirtschaft vieler europäischer Länder hängt weitgehend von den aus dem Touristenverkehr stammenden Einkünften ab. Demgemäß nimmt auch die Bedeutung der Rolle zu, die wir als Angestellte der Reisebureaus zu spielen haben. In Anbetracht dieser Entwicklung ist unseres Erachtens eine internationale Sektion zur Besprechung unserer Probleme und Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen durch internationale Zusammenarbeit dringend nötig. Durch die Errichtung einer solchen Sektion können wir auch die Bemühungen der unorganisierten Arbeitnehmer von Reisebureaus um gewerkschaftlichen Zusammenschluß unterstützen und sie zum Beitritt zur ITF veranlassen.

Als Ergebnis der Diskussion über unseren Antrag gelangte die Sektionskonferenz jedoch zu der Schlußfolgerung, daß die Schaffung einer neuen Sektion im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu empfehlen wäre, da der ITF nur eine einzige Gewerkschaft angehöre, die ausschließlich die Interessen des Personals von Reisebureaus

vertritt. Gleichzeitig beauftragte die Konferenz das Sekretariat, eine Untersuchung der Frage der gewerkschaftlichen Erfassung dieser Arbeitnehmer in die Wege zu leiten.

Ich bin mit diesem Beschluß durchaus einverstanden und hoffe, daß das Sekretariat seine Arbeit sobald wie möglich beginnen kann, um Organisationen, die Angestellte von Reisebureaus organisieren, zu veranlassen, diese Mitglieder bei der ITF anzumelden und auf diese Weise in der nahen Zukunft die Gründung einer neuen Sektion herbeizuführen.

H. W. Koppens (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion der Arbeiter im Straßentransport): Ich danke unserem japanischen Kollegen für seine Ausführungen und versichere ihm, daß wir uns nach besten Kräften bemühen werden, den Arbeitnehmern von Reisebureaus und im Touristenverkehr behilflich zu sein.

Auf Grund einer Abstimmung wird der Bericht der Sektion der Arbeiter im Straßentransport einstimmig angenommen.

Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt

Die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt fand Freitag, den 25. Juli um 14.00 Uhr, statt. Anwesend waren Delegierte von Mitgliedsverbänden aus Österreich, Belgien, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und der Schweiz. Außerdem wohnte der Konferenz ein Beobachter des finnischen Seeleuteverbandes bei.

Wahl des Vorsitzenden und Berichterstatters der Sektion

H. Hildebrand (Deutschland) wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion für die nächste Amtsperiode gewählt. Außerdem wurde er zum Berichterstatter der Sektion an den Kongreß ernannt.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1956 und 1957 sowie der Zusatzbericht für die Zeit Januar bis Juli 1958 wurden angenommen. Im Verlaufe der Diskussion wurden die folgenden Fragen erörtert:

Übereinkommen der IAO über Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer

Dieses ursprünglich von allen Rheinuferstaaten im Jahre 1950 unterzeichnete und 1954 abgeänderte Übereinkommen ist von den Niederlanden, Frankreich, der Schweiz und Deutschland ratifiziert worden, jedoch nicht von Belgien.

Th. Smeding (Niederlande) erklärte, es sei wichtig, den Beweis dafür zu erbringen, daß regionale Abkommen dieser Art unter den Auspizien der IAO vereinbart werden können und erkundigte sich beim Vertreter Belgiens, wie die Aussichten auf Ratifizierung seitens der belgischen Regierung beurteilt würden.

In Beantwortung dieser Anfrage teilte L. Eggers mit, daß sich der belgische Verband seit vier Jahren bemüht habe, die Regierung zur Ratifizierung zu veranlassen, jedoch ohne Erfolg. Die Umbildung der Regierung werde in dieser Hinsicht nichts ändern. Von gewerkschaftlicher Seite lege man keinen besonderen Wert auf die Ratifizierung des Abkommens, da die in den Kollektivverträgen verankerten Bedingungen besser seien als die im Übereinkommen der IAO festgelegten Normen. Seines Erachtens wäre einer Ratifizierung durch Belgien heute keinerlei Bedeutung mehr beizumessen; das andere Übereinkommen, in dessen Geltungsbereich die Arbeitnehmer der Rheinschifffahrt fallen, sei übrigens ebenfalls ohne die Beteiligung eines der Länder, nämlich der Schweiz, ratifiziert worden.

Bei seiner Zusammenfassung der Diskussion erklärte der Vorsitzende, es hätte keinen Zweck, sich für eine Regelung einzusetzen, die vor zwei oder drei Jahren noch zweck-

dienlich gewesen sein mag. Heute könnten mittels direkter Verhandlungen mit den Arbeitgebern bessere Ergebnisse erzielt werden. Er beantragte, in den nächsten Monaten eine intensive Kampagne in die Wege zu leiten, um den Rheinschiffern das bisher Erreichte deutlich vor Augen zu führen. Danach sollte eine weitere Konferenz zur Beratung über die Frage der Arbeitszeit und über die in der Zukunft zu ergreifenden Maßnahmen einberufen werden.

Schleppen durch Motorschiffe

Kollege Scheiermann (Deutschland) erklärte, er sei wohl der Ansicht, daß sich der technische Fortschritt auf diesem Gebiet nicht aufhalten ließe. Er befürchte jedoch, daß die Besatzungsmitglieder dadurch überanstrengt werden würden. Käme es dazu, so müßten die Gewerkschaften sich über die Frage der Bemannung solcher Schiffe ins Einvernehmen setzen. Es wäre sehr bedauerlich, wenn für die Regelung der Bemannung ein Gremium zuständig wäre, in dem die Vertreter der Arbeitnehmer nichts mitzureden hätten. In dieser Hinsicht müßte etwas unternommen werden.

Th. Smeding schloß sich den Ausführungen des Vorredners an und verwies auf den Umstand, daß tatsächlich konkrete Maßnahmen möglich seien, da die Delegationen der verschiedenen Länder bei der Rheinzentalkommission seit 1956 auch Vertreter der Arbeitnehmer als technische Berater umfassen können, falls soziale Fragen zur Debatte gelangen.

Dr. K. Kühne (Deutschland) erkundigte sich, ob derartige Maßnahmen auch beim Schleppen durch Motorschiffe auf Kanälen in Betracht kämen. Seines Erachtens sollten auf Kanälen noch strengere Maßnahmen ergriffen werden als auf Flüssen. Dieser Auffassung schloß sich Kollege Scheiermann an, der erklärte, die Arbeitslast der Besatzung von Schiffen auf den Kanälen sei ebenso groß, wenn nicht größer als auf den Flüssen. Es müsse vermieden werden, daß die Arbeitgeber aus dieser Situation Kapital schlagen.

Frachtraten und Koordinierung des Verkehrswesens

Dr. K. Kühne verwies auf die rückläufige Tendenz in der Beschäftigungslage in der gesamten Verkehrswirtschaft Westdeutschlands und erklärte, die Eisenbahnen bedienten sich des gebrochenen Verkehrs als konkurrenzpolitische Maßnahme, indem sie den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen so teuer gestalteten, daß er sich kaum noch lohnte. Er warnte die Delegierten vor den Gefahren, die eine Ausdehnung dieses Systems auf ihre eigenen Länder mit sich bringen könnte.

Berufskrankheiten in der Rheinschifffahrt

Kollege Scheiermann kam auf das Problem der außergewöhnlich großen Lärm-entwicklung im Maschinenraum von Schiffen mit Dieselantrieb zu sprechen. Er erklärte, es seien ihm viele Fälle von Maschinisten bekannt, die infolge von Nervenzusammenbrüchen ihren Beruf zeitweilig aufgeben mußten, weil sie diesen Lärm nicht länger aushalten könnten. Vor kurzem habe er auch einen ärztlichen Befund über zwei Mitglieder seiner Gewerkschaft erhalten, aus dem hervorging, daß sie sich aus den vorerwähnten Gründen nervöse Beschwerden zugezogen hatten. Seines Erachtens sollten sich die Gewerkschaften mit größtem Nachdruck für eine bessere Abschirmung vor dem Lärm im Maschinenraum einsetzen.

Einführung des Schubtriebs

Th. Smeding stellte fest, daß diese Schiffe vorläufig noch das Versuchsstadium nicht überschritten hätten. Der Beweis für die technische Durchführbarkeit des Schubtriebs sei wohl erbracht worden. Es schein jedoch noch nicht festzustehen, ob er

sich auch wirtschaftlich rechtfertigen ließe. Er beantragte, die Mitgliedsverbände um ihre Stellungnahme zu den durch den Einsatz derartiger Schiffe hervorgerufenen Problemen zu bitten und der nächsten Sektionskonferenz einen Bericht über diesen Gegenstand vorzulegen. Damit erklärte sich die Konferenz einverstanden.

Arbeitsbedingungen in der Donauschifffahrt

Die deutschen und österreichischen Delegierten verwiesen auf die Probleme der Donauschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung der unzureichenden Zulagen, die gegenwärtig bei auswärtiger Beschäftigung gewährt werden.

L. Brosch (Österreich) erwähnte auch zwei besondere Probleme, mit denen sich seine eigene Gewerkschaft auseinandersetzen hat. Erstens wäre es ihr noch nicht gelungen, mit den Arbeitgebern zu einem Übereinkommen über die Regelung der Besatzung zu gelangen. Falls auf dem Verhandlungswege keine Fortschritte erzielt werden könnten, so würde sich seine Gewerkschaft veranlaßt sehen, ihren politischen Einfluß geltend zu machen, um eine gesetzliche Regelung herbeizuführen. Das zweite Problem stand im Zusammenhang mit der Ausbildung junger Arbeitnehmer im Hinblick auf ihre Beschäftigung in der Donauschifffahrt. Diese Beschäftigung müsse ihre berufsmäßige Anerkennung finden, wozu auch die entsprechenden Ausbildungsmöglichkeiten auf Schulschiffen gehörten. Derzeit werde mit den zuständigen Behörden über diese Frage verhandelt, unter besonderer Berücksichtigung des Umstandes, daß gegenwärtig Nachwuchspersonal unter dem Alter von 18 Jahren nicht beschäftigt werden dürfe.

Bericht über die Koordinierung und Integration des europäischen Verkehrswesens

Die Konferenz erklärte sich mit den Abschnitten des Berichtes, die sich auf die Binnenschifffahrt beziehen, einverstanden. Der Vorsitzende brachte die Hoffnung zum Ausdruck, daß es bis zum nächsten Kongreß der ITF möglich sein werde, einen umfassenden Bericht über die Lohn- und Arbeitsbedingungen des in der Rhein- und Donauschifffahrt beschäftigten Personals auszuarbeiten.

Wahl des Sektionsausschusses

In den Sektionsausschuß wurden die folgenden Kollegen gewählt: H. Hildebrand (Deutschland, Vorsitzender), L. Eggers (Belgien), G. Piquemal (Frankreich), Th. Smeding (Niederlande; Stellvertreter P. Mol), A. Peham (Österreich; Stellvertreter R. Gryc), K. Rebsamen (Schweiz). Die Sitze für Großbritannien, Pakistan und die skandinavische Gruppe bleiben vorläufig unbesetzt.

Verschiedenes

Die Konferenz empfahl einstimmig, die nächste Sektionskonferenz in Düsseldorf zu veranstalten, wobei ihr Termin in Anbetracht der auf Anfang 1959 anberaumten internationalen Verhandlungen in der Binnenschifffahrt noch vor Ende 1958 festgelegt werden sollte. Außerdem wurde beantragt, so bald wie möglich eine Zusammenkunft von Vertretern der deutschen und österreichischen Mitgliedsverbände einzuberufen, der auch Kollege Smeding beiwohnen würde und die sich mit verschiedenen Problemen der Donauschifffahrt zu beschäftigen hätte.

H. Hildebrand, Berichterstatter

H. Hildebrand (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion Binnenschifffahrt): Wir haben nach einer erfolgreichen Periode im Jahre 1956 auch im Jahre 1957 über den Gesamttarifvertrag für den Rhein Übereinstimmung erzielt. Auch die Arbeitgeber sind sich bewußt, daß man bei internationalen Beratungen auch die Übereinstimmung der konkurrierenden Länder mit den in diesen Ländern vertretenen Gewerkschaften erlangen muß.

Was wir bis zum heutigen Tage erreicht haben, glauben wir auch für die nächste Berichtszeit fortsetzen zu können. Wie aus dem Bericht hervorgeht, erwartet die Sektion Binnenschifffahrt, daß wir noch dieses Jahr zu einer außerordentlichen Sitzung in der Bundesrepublik Deutschland zusammenkommen, wo es möglich wäre, einen Bericht über den gegenwärtigen Stand der Verträge zu geben. Darüber hinaus wollen wir sehr ernsthaft prüfen, welche Mittel vorhanden sind, um im Jahre 1959 weitere Fortschritte zu machen und nicht nur für den Rhein. Sein Einfluß geht weit in das Hinterland meiner Heimat hinein, ich erwähne nur den Weserkanal und die Elbe.

Mit Freuden stellen wir fest, daß Vertreter der Donauschiffer bei den tarifpolitischen Beratungen erfolgreich mitwirken. Wir können mit Fug und Recht behaupten, daß auch dort die Aussichten günstig sind. Was wir auf jeden Fall mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgen müssen, ist die internationale Bedeutung der Donau. Wir alle wissen, durch welche Länder die Donau fließt und welche Schwierigkeiten den Gewerkschaften daraus erwachsen. Ich bitte um Bestätigung des vorliegenden Berichtes.

Dr. K. Kühne (Gewerkschaft ÖTV, Deutschland): Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, daß in dem Bericht der Sektion Binnenschifffahrt im Absatz: „Frachtraten und Koordinierung des Verkehrswesens“, ein Irrtum unterlaufen ist. Dieser ist jedoch bereits richtiggestellt worden, so daß sich eine weitere Diskussion erübrigt.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt wird als Ergebnis einer Abstimmung vom Kongreß einstimmig angenommen.

Bericht des Resolutionsausschusses

1. Zusammensetzung des Ausschusses

Der Resolutionsausschuß bestand aus den folgenden Kollegen: Brannigan (Großbritannien), Brosch (Österreich), Faupl (USA), Haudenschild (Schweiz), Herlihy (Neuseeland), Hildebrand (Deutschland), Kanyama (Afrika), Laurent (Frankreich), Pomar (Lateinamerika), Sugino (Asien), Thore (Skandinavien) und De Vries (Niederlande).

Wie ersichtlich ist, besteht insofern ein Unterschied zwischen der obigen Zusammensetzung und der ursprünglich bekanntgegebenen, als Kollege Kanyama die afrikanische Gruppe an Stelle von Kollege Labinjo vertrat. Kollege Labinjo war von dieser Gruppe irrtümlich nominiert worden und sie hatte diesen Irrtum kurz vor der ersten Sitzung des Ausschusses nach Benachrichtigung des Generalsekretärs richtiggestellt.

2. Sitzungen des Ausschusses: 25. und 26. Juli.

3. Vorsitzender und Berichterstatter: Zum Vorsitzenden und Berichterstatter wurde Kollege De Vries gewählt.

4. Anträge angeschlossener Organisationen:

a) Die von den Mitgliedsverbänden bis zum satzungsgemäß festgelegten Termin eingereichten Resolutionen wurden wie folgt behandelt:

1. a) und b) Änderung von Artikel VI der Satzungen:

Da es sich bei diesen Anträgen um Änderungen der Satzungen handelt, sollten sie von der Vollsitzung des Kongresses behandelt werden.

2. Mitgliedsbeiträge:

Da dieser Antrag eine Änderung der Methode der Berechnung der Mitgliedsbeiträge beinhaltet, sollte er ebenfalls auf einer Vollsitzung behandelt werden.

3. Errichtung einer Sektion der ITF für das Personal der Reisebüros.
Dieser Antrag wurde von der Konferenz der Arbeiter im Straßentransport behandelt.
 4. Errichtung eines Regionalbüros der ITF in Ostafrika:
Nach Ansicht des Ausschusses berührte dieser Antrag budgetäre und sonstige Probleme, die für eine Diskussion auf dem Kongreß nicht geeignet wären. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, ihn an das Exekutivkomitee zur Behandlung weiterzuleiten.
 5. Koalitionsfreiheit in Ostafrika und Unterstützung nicht selbständiger Länder:
Dieser Antrag wurde vom Delegierten der antragstellenden Organisation, der auch Mitglied des Resolutionsausschusses war, zurückgezogen, nachdem man ihn darauf aufmerksam gemacht hatte, daß der erste Teil des Antrags, der sich auf die Koalitionsfreiheit in Ostafrika bezog, in einer von der Eisenbahnersektion angenommenen Resolution bereits berücksichtigt worden sei. Dem zweiten Teil seines Antrags, der die Unterstützung von nationalen Freiheitsbewegungen zum Gegenstand hatte, wäre bereits in der Präambel zu den Satzungen der ITF Rechnung getragen worden, in der die Opposition der ITF zum Kolonialismus bestätigt wird.
 6. Beschäftigung ausländischer Hafenarbeiter in Nigerien.
Wurde von der Hafenarbeiter-Sektion behandelt.
 7. Schutz von Arbeitern vor Unfällen beim Beladen und Löschen von Schiffen.
Ebenfalls von der Hafenarbeiter-Sektion behandelt.
- b) Resolution über Spanien.
Anläßlich der Diskussion über den Tätigkeitsbericht auf der Fortsetzung des Kongresses unterbreitete der Delegierte der spanischen Organisationen der Eisenbahner und Transportarbeiter, Kollege Riaza, eine Resolution über Spanien, die dem Resolutionsausschuß zur Behandlung überwiesen wurde. Der Ausschuß änderte den Wortlaut der Resolution im Einvernehmen mit Kollege Riaza und empfiehlt dem Kongreß, diese Resolution in der abgeänderten Fassung anzunehmen, da sie erstens den spanischen Arbeitern die Unterstützung der ITF beim Kampf um die Freiheit ihres Landes zusagt, und zweitens, weil sie geeignet ist, der Welt den Charakter der Diktatur Francos und der Unterdrückungsmaßnahmen seines Regimes vor Augen zu führen.
Die Resolution lautet nunmehr wie folgt:

Spanien

Der 25. Kongreß der ITF vom 23. Juli bis 1. August 1958 bringt seine Anerkennung des mutigen Kampfes der demokratischen Kräfte in Spanien gegen die Tyrannei Francos zum Ausdruck, die die von den Arbeitern und Studenten in der letzten Zeit organisierten Streiks und Demonstrationen auf brutale Weise unterdrückte.

Der Kongreß ermutigt alle freiheitsliebenden spanischen Arbeiter sowohl innerhalb Spaniens als auch im Exil, unablässig auf den Sturz der Diktatur hinzuwirken, die das spanische Volk seit so langer Zeit unterdrückt.

Der Kongreß bekräftigt ferner frühere Kongreßbeschlüsse, durch die die freien spanischen Gewerkschaften im allgemeinen und insbesondere die der Transportarbeiter der unbedingten Solidarität der ITF versichert werden.

Er verlangt die sofortige Abschaffung aller Unterdrückungsmaßnahmen gegen die Arbeiter, die um ihre demokratischen Rechte und um die Verwirklichung ihrer berechtigten wirtschaftspolitischen Forderungen kämpfen.

Ebenso fordert der Kongreß die sofortige Freilassung aller Arbeiter, die verhaftet worden sind, weil sie sich des angeblichen Verbrechens schuldig gemacht haben, auf

die Verwirklichung ihrer sozialen und wirtschaftspolitischen Forderungen hinge-
arbeitet zu haben.

Schließlich fordert der Kongreß die sofortige Wiederherstellung der Redefreiheit,
der Pressefreiheit und der Versammlungsfreiheit in Spanien.

P. de Vries, Berichterstatter

P. de Vries (Vorsitzender und Berichterstatter des Entschließungsausschusses): Wie
aus dem Bericht ersichtlich ist, hat der Entschließungsausschuß auf diesem Kongreß
verhältnismäßig wenig zu tun gehabt. Bis zum satzungsgemäß festgesetzten Termin
waren von den Mitgliedsverbänden nur verhältnismäßig wenige Resolutionen ein-
gesandt worden. Vielleicht wäre es am Platze, hier eine bereits auf früheren Kon-
gressen gemachte Feststellung zu wiederholen, nämlich, daß die Mitgliedsverbände
im Interesse einer glatten Abwicklung des Kongresses die Resolutionen unbedingt
bis zu dem auf Grund der Satzungen festgesetzten Termin einreichen müssen. Ein
Mitgliedsverband, der dies unterläßt, riskiert damit, daß sich der Kongreß nicht
mehr mit seinem Antrag beschäftigen kann. Gewiß ist vorgesehen, daß das Exekutiv-
komitee in Notfällen dringende Resolutionen auch nach Ablauf der üblichen Frist
zulassen kann, aber unter Notfall ist eben genau das zu verstehen und nicht eine
Ausweichmöglichkeit für Mitgliedsverbände, die es unterlassen haben, ihren Antrag
rechtzeitig einzusenden.

Der Bericht als solcher ist ganz kurz und bedarf kaum irgendwelcher Kommentare.
Zu den Punkten 1 und 2 ist höchstens zu sagen, daß die geringfügige Änderung der
Mitgliederzahl auf einen Irrtum bei der Nominierung des afrikanischen Mitglieds
zurückzuführen ist. Was Punkt 3 betrifft, möchte ich meinen Kollegen im Ausschuß
für das Vertrauen danken, das sie durch meine Wahl in das doppelte Amt des Vor-
sitzenden und Berichterstatters zum Ausdruck brachten. Punkt 4 bezieht sich auf
Anträge von Mitgliedsverbänden. Mit Ausnahme des letztgenannten Antrags sind
alle im Bericht 25. C-8 enthalten. Dieser Bericht bedarf keiner Erläuterung und
Kommentare sind nur zu drei Resolutionen erforderlich: Nr. 5 über die Koalitions-
freiheit in Ostafrika und Unterstützung von nichtselbstständigen Ländern; Nr. 7
über Schutz vor Unfällen beim Beladen und Löschen von Schiffen und schließlich
die Resolution über Spanien.

Was die Resolution Nr. 5 betrifft, möchte ich euch darauf aufmerksam machen, daß
die Hafendarbeitersektion eine Resolution über das Streikrecht in kolonialen Län-
dern angenommen hat, wodurch der von der Eisenbahnersektion angenommenen
Resolution über die Koalitionsfreiheit in Ostafrika noch mehr Nachdruck verliehen
wird. Wie aus dem Bericht hervorgeht, war die Annahme der Resolution der Eisen-
bahnersektion einer der wichtigsten Beitragsfaktoren zur Rückgängigmachung der
Resolution Nr. 5 durch die antragstellenden Organisationen.

Zu Resolution Nr. 7 ist lediglich hinzuzufügen, daß sich die Seeleutesektion oben-
falls damit beschäftigt hat. Ihre Beschlüsse sind im Bericht über die Sektionskonfe-
renz enthalten.

Im Hinblick auf Spanien empfiehlt der Ausschuß dem Kongreß aus den im Bericht
erwähnten Gründen die Annahme der Resolution.

Schließlich möchte ich noch meinen Kollegen im Ausschuß meinen Dank für ihre
unermüdliche Mitarbeit aussprechen.

N. Metslov (Verband estländischer Seeleute im Exil): Im Zusammenhang mit der
Annahme der Resolution über die Lage in Spanien, steht doch selbstverständlich,
wie ich glaube, für alle hier Anwesenden die Frage unserer Einstellung gegenüber
einer anderen größeren und gefährlicheren Diktatur, die in den Ländern hinter dem
Eisernen Vorhang. Ich habe schon einmal, und zwar 1952 auf dem Kongreß in

Stockholm, über die Lage in diesen Ländern berichtet; damals gab es unter uns Kollegen, die bezweifelten, ob meine Ausführungen den tatsächlichen Verhältnissen entsprachen. Es hat nicht lange gedauert, da trat eine der größten Autoritäten auf und bestätigte alles, was ich gesagt hatte und sprach sogar noch viel ausführlicher über die Greuelthaten, die dort vorgekommen sind. Diese Autorität war bekanntlich niemand anders als Herr Chruschtschew.

Ich möchte betonen, daß das Regime in Rußland und in den Satellitenländern im Prinzip dasselbe geblieben ist. Von einer Anerkennung der Menschenrechte ist dort nicht die Rede, die Gewerkschaften sind nur die Werkzeuge der kommunistischen Partei. Wie verhält sich nun die ITF dazu? Wir verurteilen hier das Franco-Regime in Spanien, aber was antworten wir auf die durchaus mögliche Frage: Wie verhält sich die ITF eigentlich zu der Diktatur im Osten, wo Hunderte Millionen von Menschen unterdrückt werden? Ich persönlich bin überzeugt, daß sich an der Einstellung der ITF gegenüber dieser Diktatur im Osten nichts geändert hat. Wir estländischen Seeleute sind Mitglieder der ITF und spielen wir hier die Rolle eines symbolischen Bindeglieds zwischen den unterdrückten und den freien Völkern. Nun stellt sich im Zusammenhang mit der Resolution über die Lage in Spanien die Frage, ob darin nicht auch irgendwie unsere Einstellung gegenüber der Diktatur im Osten zum Ausdruck gebracht werden könnte. Ich halte es nicht für besonders wichtig, hierüber eine Resolution anzunehmen; deswegen habe ich auch keinen Resolutionsentwurf mitgebracht. Ich möchte nur die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß dieser Kongreß irgendwie seine Solidarität mit den Hunderten Millionen von unterdrückten Menschen hinter dem Eisernen Vorhang bekunden möge.

Der Vorsitzende: Ich möchte Kollegen Metslov darauf aufmerksam machen, daß ich in meiner Eröffnungsansprache auf die Verhältnisse hinter dem Eisernen Vorhang eingegangen bin und sie verurteilt habe. Ich schlage aber vor, daß wir in der Resolution die unterdrückten Völker hinter dem Eisernen Vorhang mit einbeziehen.

Der Bericht des Entschließungsausschusses und die Resolution über Spanien werden einstimmig angenommen.

Die Nominierungen der Delegationen erfolgen im Sinne der Empfehlung des Exekutivkomitees über die Zusammensetzung des Generalrates, die vom Kongreß angenommen worden ist. Da für Lateinamerika an Stelle der vorgeschriebenen vier Kandidaten fünf nominiert worden sind, wird der Kongreß gebeten, einen Kandidaten durch Abstimmung auszuschalten. In den Generalrat werden daraufhin gewählt:

<i>Land oder Weltteil</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Österreich – Schweiz	J. Matejcek	W. Svetelsky
	H. Düby	E. Hofer
Benelux	R. Dekeyzer	D. Harms
	Ch. F. Leurs	
	H. J. Kanne	
Dänemark – Färöerinseln	E. Borg	K. Kjoniksen
Finnland – Island – Norwegen	G. Hauge	S. From Andersen
	G. W. Widing	P. Madsen
Frankreich	F. Laurent	R. Lapeyre
Deutschland	Ph. Seibert	F. Eichinger
	F. Schreiber	Frl. L. Raupp
	A. Kummernuss	O. George
	H. Hildebrand	H. Steldinger

<i>Land oder Weltteil</i>	<i>Mitglieder</i>	<i>Stellvertreter</i>
Großbritannien	F. Cousins S. F. Greene W. J. P. Webber T. Yates	D. S. Tennant A. Hallworth J. V. Bailey J. Brannigan
Griechenland	M. Petroulis	St. Dimitracopoulos
Italien	E. Leolini	E. Semenza
Schweden	S. Klinga	G. Kolare
Mittlerer Osten	Z. Barash	
Afrika	C. Heymann W. M. Chakulya J. D. Akumu M. Makinde	H. M. Luande W. B. Otoo E. N. N. Kanyama M. A. Labinjo
Ceylon – Honkong – Indien – Korea	J. D. Randeri	M. Kotwah
Japan	T. Nishimaki K. Suzuki	
Indonesien – Malaya – Pakistan – Philippinen	R. S. Oca M. A. Khatib	J. Jacob E. Sano
Australasien	J. Herlihy	
Lateinamerika	A. Bono M. Meza E. Padilla S. A. Pequeno	M. Lopez T. H. Gutierrez M. Machin
Karibischer Raum	J. Knight	
Kanada	F. Hall	
USA	P. Hall M. Quill A. E. Lyon	R. Faupl G. M. Harrison
Estland – Polen – Spanien	L. Riaza	N. Metslov

Donnerstag, 31. Juli 1958

Vormittagssitzung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 9 Uhr. Nach einigen technischen Mitteilungen des Generalsekretärs erteilt er Kollege Yates das Wort zu seiner Einführung des Berichtes über die

Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

Der Konferenz der Seeleutesektion am Freitag, dem 25. Juli, wohnten Vertreter von 28 Organisationen der Offiziere und Mannschaften aus Belgien, Kanada, Dänemark (2 Gewerkschaften), Estland, Finnland, Deutschland, Großbritannien (2 Gewerkschaften), Griechenland, Island, Indien, Japan, Niederlande, Neuseeland, Norwegen (2 Gewerkschaften), Pakistan, Schweden (2 Gewerkschaften), der Schweiz und den Vereinigten Staaten (3 Gewerkschaften) bei. Der Vertreter der IAO, E. Bell, war ebenfalls anwesend.

Die Konferenz wählte Kollegen T. Yates (Britischer Seeleuteverband) zum Vorsitzenden und Kollegen D. S. Tennant (Britische Vereinigung der Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) zum Zweiten Vorsitzenden für die nächste Amts-

periode. Ferner wurde beschlossen, daß der Vorsitzende gleichzeitig als Bericht-erstat-ter fungieren sollte.

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1956/57 und ein Zusatzbericht für die Zeit vom Januar bis Juli 1958 wurden angenommen. Im Verlaufe der Diskussion wurden die folgenden Angelegenheiten behandelt:

Hoheitsgewässer

Die Konferenz der Sektion der Hochseefischer hatte am Vortage eine Resolution angenommen, in der die Stellungnahme der Sektion zur Frage der Hoheitsgewässer im Lichte der Ergebnisse der Seerechtskonferenz der Vereinigten Nationen in Genf neuerdings festgelegt wurde. Nachdem der Vorsitzende der Sektion der Hochseefischer, der auch an der Seeleutenkonferenz teilnahm, den Wunsch zum Ausdruck gebracht hatte, daß die Seeleutenkonferenz sich der Resolution der Hochseefischer anschließen möge, wurde beschlossen, neuerdings offiziell eine Erklärung zugunsten der Beibehaltung der 3-Meilenzone abzugeben.

Arbeitsaufsicht an Bord

Die Konferenz nahm zu Vorschlägen Stellung, die von den finnischen und schwedischen Seeleutenverbänden eingereicht worden waren. Der schwedische Verband betonte die Notwendigkeit wirksamer Vorkehrungen zur Gewährleistung der Einhaltung der Vorschriften der Sozialgesetzgebung an Bord. Dem finnischen Antrag lag die große Zahl von Unfällen von Hafenarbeitern und Seeleuten beim Güterumschlag zugrunde sowie die Notwendigkeit besserer Vorkehrungen auf internationaler Ebene, durch die die Einhaltung der nationalen Sicherheitsvorschriften und der Bestimmungen der Konvention der IAO (1932) über die Betriebssicherheit in den Häfen gewährleistet werden sollte.

Besondere Aufmerksamkeit wurden dem vor kurzem von der IAO veröffentlichten Kodex der „Sicherheit und Gesundheit in der Hafenwirtschaft“ zugewandt. Die Konferenz vertrat die Auffassung, daß dieser Kodex, falls er den Regierungen und Hafenbehörden in möglichst großem Maßstabe zugänglich gemacht und von ihnen angewandt würde, einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Sicherheitsfaktors beim Güterumschlag leisten könnte. Den Mitgliedsverbänden wurde empfohlen, möglichst weite Kreise der Öffentlichkeit von diesem Kodex in Kenntnis zu setzen und ihren Einfluß geltend zu machen, um die Anwendung der darin enthaltenen Grundsätze und Vorschriften zu gewährleisten. Die finnischen und schwedischen Verbände erklärten sich daraufhin bereit, ihre Anträge rückgängig zu machen unter der Bedingung, daß das Sekretariat der ITF diese Angelegenheiten weiterhin im Auge behalten würde.

Schiffe unter den Schattenflaggen

Der mündliche Bericht des Sonderbeauftragten der Seeleutesektion über die in der letzten Zeit von der ITF entwickelte Tätigkeit auf diesem Gebiete bildete den Gegenstand einer langen und eingehenden Diskussion. Der Sektionskonferenz war auch ein schriftlicher Zusatzbericht vorgelegt worden, in dem Anregungen über die zukünftige Tätigkeit auf diesem Gebiete gemacht wurden. Die von den Vertretern der einzelnen Länder angegebenen Erklärungen bestätigten die Tatsache, daß bei der Stellungnahme der Regierungen und Reeder der traditionellen maritimen Länder zu diesem Problem eine sehr deutliche Wendung zum Bessern festgestellt werden konnte. Unter Bezugnahme auf einen im Bericht des Sekretariats enthaltenen Vorschlag stellte die Konferenz fest, daß Boykottaktionen mit beschränkter Dauer in

gewissen Ländern, wie die USA, gewerkschaftspolitische Maßnahmen gegen diese Schiffe erleichtern würden, da dort das Taft-Hartley-Gesetz und einstweilige gerichtliche Verfügungen gegen Gewerkschaften, die solche Aktionen durchführten, zu berücksichtigen seien. Die auf der letzten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen und der 41. Internationalen Arbeitskonferenz erzielten Fortschritte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Begriff des „echten Zusammenhanges“ wurden ebenfalls mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Die Konferenz nahm von einer endgültigen Beschlußfassung Abstand, beschloß jedoch, die Beratungen über diese Frage auf der gemeinsamen Sitzung der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter am nächsten Tage fortzusetzen.

Koordinierung des europäischen Verkehrswesens

Dieser Bericht war vom Beratenden Verkehrsausschuß der ITF als Ergebnis mehrjähriger Diskussionen im Rahmen der Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und Binnenschiffer ausgearbeitet worden. Obwohl sich die Seeleutesektion an diesen Besprechungen nicht beteiligt hatte, hatten die Sachverständigen die Einbeziehung eines kurzen Abschnitts über die Küstenschifffahrt in diesen Bericht für zweckdienlich erachtet. Das gleiche Verfahren war übrigens im Zusammenhang mit der Hafenvirtschaft und der Zivilluftfahrt angewandt worden. Dieser Verkehrsträger war im Bericht über die Koordinierung nur kurz berührt worden und es bestehe die Absicht, ihre Beziehungen zur Koordinierung des Verkehrswesens in Europa ausführlicher im Einvernehmen mit den betreffenden Sektionen zu behandeln, nachdem sich die Vollsitzung des Kongresses mit diesem Gegenstand beschäftigt haben würde. Inzwischen würde die Stellungnahme der Sektionen von den für diesen Bericht verantwortlichen Sachverständigen entsprechend berücksichtigt werden.

Sektionsausschuß

In den Ausschuß der Seeleutesektion wurden die folgenden Kollegen für die kommende Amtsperiode gewählt: J. Tudehope (Australien), R. Dekeyzer und W. Cassiers (Belgien), H. C. Banks (Kanada), W. Moreno (Chile), R. M. Salabarría (Kuba), S. From Andersen (Dänemark), E. Kuun und E. Metslov (Estonien), N. Wälläri und N. Lynqvist (Finnland), G. Gendron und J. Philipps (Frankreich), H. Hildebrand (Deutschland), T. Yates und D. S. Tennant (Großbritannien), M. Petroulis, D. Benetatos und Stellvertreter P. Kalapothakis (Griechenland), J. Knight (Grenada), J. Randeri (Indien), Z. Barrash (Israel), U. Romagnoli und L. Mucci (Italien), Y. Nabasama (Japan), P. de Vries und W. van Driel (Niederlande), J. Herlihy (Neuseeland), G. Hauge und L. Lerstad (Norwegen), J. Krainski (Polen), R. S. Oca (Philippinen), J. Thore und ein unbesetzter Sitz (Schweden), E. Hofer (Schweiz), J. Hawk und J. Curran (Vereinigte Staaten).

Internationaler Fair Practices Ausschuß

Zu Vertretern der Seeleute im Internationalen Fair Practices Ausschuß der ITF wurden die folgenden Kollegen gewählt: W. Cassiers (Belgien), D. S. Tennant (Großbritannien), H. Hildebrand (Deutschland), M. Petroulis (Griechenland), P. de Vries (Niederlande), Th. Sönstebj (Norwegen). Der Sitz der USA wurde freigehalten.

Ferner gehören diesem Ausschuß kraft ihres Amtes an: T. Yates (Britische Seeleute, Vorsitzender), O. Becu (Generalsekretär der ITF) und L. White (Sonderbeauftragter der Seeleutesektion).

Sekretär der Sektion

Die Konferenz beschloß, dem Exekutivkomitee der ITF zu empfehlen, Kollegen R. Santley, den bisherigen Assistenten des Generalsekretärs in Vertretung der

Sektionen der Hafenarbeiter, Hochseefischer und Seeleute zum Sekretär der Sektion zu ernennen.

Todesfälle

Die Sektionskonferenz gedachte zweier Kollegen, deren Ableben im allgemeinen Tätigkeitsbericht nicht gemeldet worden war, nämlich Jerker Svensson, Präsident des Schwedischen Seeleuteverbandes (gestorben Dezember 1956), und Ingvald Haugen, Präsident des Norwegischen Seeleuteverbandes (gestorben Juni 1958). Die anwesenden Delegierten erhoben sich zur Ehrung des Andenkens der beiden Kollegen, die ihr Leben der Vertretung der Interessen der Seeleute auf nationaler und internationaler Ebene gewidmet hatten, von ihren Sitzen.

T. Yates, Berichterstatter

T. Yates (Vorsitzender und Berichterstatter der Seeleutesektion): Bevor ich dem Kongreß den Bericht der Konferenz der Seeleutesektion zur Abstimmung vorlege, möchte ich besonders auf die im Rahmen dieser Sektion, vor allem in den beiden letzten Jahren erzielten Fortschritte aufmerksam machen.

Vor kurzem fand im Rahmen der 41. Session der Internationalen Arbeitskonferenz eine Seefahrtstagung statt, die man als die erfolgreichste seit jener in Genua bezeichnen kann. Auf dieser Tagung wurde das Übereinkommen Nr. 91 (Heuern, Arbeitszeit und Besatzungsstärke) abgeändert und kann nunmehr in getrennten Teilen ratifiziert werden. Zusätzlich wurde einstimmig eine Empfehlung über den gleichen Gegenstand angenommen. Außerdem hat eine ausreichende Zahl von Regierungen in den letzten fünf Wochen das Übereinkommen über I.M.C.O. ratifiziert und die erste Tagung dieses Gremiums ist anberaumt worden. Wir erwarten, daß I.M.C.O. sich mit mehreren wichtigen Fragen zu beschäftigen haben wird, die in Genf besprochen wurden, wie z. B. die Auslegung des Begriffes des „echten Zusammenhanges“ im Zusammenhang mit den Schattenflaggen und der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.

Für uns steht fest, daß unser Erfolg den koordinierten Bemühungen unserer Organisationen im Rahmen der ITF zuzuschreiben ist. Keine einzelne Organisation, wie stark sie auch immer sein möge, hätte aus eigener Kraft derartige Ergebnisse erzielen können. Viele weitere Erfolge werden im Bericht erwähnt. Ich ersuche daher den Kongreß, den Bericht gutzuheißen.

Da keine Wortmeldungen erfolgen, läßt der Präsident über den Bericht der Konferenz der Seeleutesektion abstimmen. Der Bericht wird einstimmig angenommen.

Der Präsident erteilt darnach dem Berichterstatter der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, Kollegen D. S. Tennant das Wort.

Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

Diese Konferenz fand an zwei separaten Tagen statt. Sie begann um 14 Uhr am Samstag, dem 26. Juli, und wurde Dienstag, den 29. Juli, fortgesetzt. Anwesend waren Vertreter von Mitgliedsverbänden aus den folgenden Ländern: Australien, Niederlande, Neuseeland, Philippinen, Schweden und den Vereinigten Staaten.

Wahl des Vorsitzenden und Zweiten Vorsitzenden

Kollege D. S. Tennant wurde einstimmig zum Vorsitzenden der Sektion und Berichterstatter an den Kongreß gewählt. Kollege Tennant und Becu brachten ihre aufrichtige Anerkennung der Tätigkeit des früheren Vorsitzenden, Kollegen R. Lapeyre (Frankreich), zum Ausdruck, der noch vor der Konferenz beschlossen hatte, sich nicht zur Wiederwahl zu stellen, damit ein Vertreter des fliegenden Personals dieses Amt übernehmen könne.

Es wurde beschlossen, zwei Zweite Vorsitzende zu wählen, die das Boden-, bzw. fliegende Personal vertreten sollen. Gewählt wurden die Kollegen J. Steldinger (Deutschland) und Kapitän M. Verpoorten (Belgien).

Tätigkeitsbericht

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1956 und 1957 wurde angenommen. Die Konferenz brachte offiziell ihre Anerkennung der Bemühungen des Kollegen Pequeno (Brasilien) zum Ausdruck, der sich sowohl auf der ad hoc Zivilluftfahrt-Konferenz der IAO als auch im Rahmen des Verwaltungsrats des IAA für eine dreigliedrige Zivilluftfahrtkonferenz eingesetzt hatte. Kollege J. Horst (USA) erklärte unter Bezugnahme auf den Austritt des Assistenten des Sektionssekretärs aus der ITF, daß er sich der Schwierigkeit, geeignetes Personal zu finden, wohl bewußt sei, dennoch aber auf eine möglichst baldige Einstellung eines Nachfolgers dringen müsse. Der Vorsitzende versicherte Kollege Horst, daß er für seine Befürchtungen Verständnis habe und daß sobald wie nur irgendwie möglich Abhilfe geschaffen werden würde.

Zusätzlicher Tätigkeitsbericht

Im Verlaufe einer Diskussion über die bevorstehende dreigliedrige Zivilluftfahrtkonferenz der IAO wurde die Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß die Konferenz nicht nur verspätet stattfinden würde, sondern daß man von ihr nicht viel erwarten könnte, da sie sich mit der überaus wichtigen und hochaktuellen Frage der Zusammensetzung der Besatzungen überhaupt nicht beschäftigen würde. Man würde den Pflug vor die Ochsen spannen, wenn man das Problem der Arbeitszeit auf internationaler Ebene behandelte, bevor die Zusammensetzung der Besatzungen feststände. Die Feststellung, daß es sich dabei um eine sehr strittige Frage handle, sei eine sehr fundenscheinige Begründung für den Ausschluß dieses Gegenstandes von der Tagesordnung. Aus diesem Grunde müsse der größtmögliche Druck auf den Verwaltungsrat des IAA ausgeübt werden, um ihn zu einer Änderung seiner Haltung zu veranlassen.

Kollege Steldinger (Deutschland) erklärte, er sei sich des Personalmangels bei der ITF wohl bewußt, müsse aber trotzdem sein Bedauern darüber zum Ausdruck bringen, daß die ITF keinen Beobachter zur Tagung der IFALPA in Bogota oder der Flugnavigationskonferenz von ICAO für das Mittelmeergebiet entsandt hatte.

Die Konferenz richtete an das Sekretariat der ITF die Aufforderung, sobald wie möglich eine Konferenz der Fachabteilung für das Bodenpersonal einzuberufen, um die Probleme des Personals der Flugsicherungskontrolle zu besprechen.

Kollege Post (Niederlande) dankte der ITF für ihre moralische Unterstützung der Stewardessen der KLM während ihres jüngsten aus der ihnen angedrohten zwangsweisen Pensionierung entstandenen Konflikts. Er erklärte, die Stewardessen würden aus diesem Grunde seiner Organisation und damit auch der ITF beitreten. Kollege Sano (Philippinen) brachte ebenfalls seine Anerkennung des Beistandes der ITF zum Ausdruck, den sie seiner Organisation anlässlich des Arbeitskonflikts mit den Philippine Airlines gewährt hatte. Kollege Steldinger (Deutschland) regte eine Ausdehnung des Informationsdienstes der ITF an, sobald sie ihre Personalschwierigkeiten überwunden hätte. In diesem Zusammenhange schlug er die Veröffentlichung vergleichender Statistiken in regelmäßigen Zeitabständen vor, eventuell unter Zugrundelegung der Kaufkraft. Die Kollegen Lapeyre (Frankreich) und Padilla (Kolumbien) beantragten eine weitgehendere Berücksichtigung der Probleme des Bodenpersonals. In Beantwortung dieser Kommentare erklärte der Generalsekretär, das Sekretariat sei gerne bereit, diesen Wünschen Rechnung zu tragen. Er werde die Mitgliedsverbände mittels Fragebogen ersuchen, ihm mitzuteilen, welche Fragen in erster Linie behandelt werden sollten.

Zusammensetzung der Besatzungen

Kollege Gregory (Großbritannien) stellte fest, daß diese Frage im Rahmen der ITF seit 1948 immer wieder zur Sprache gelangt sei. Die gegenwärtige Konferenz finde in einem kritischen Zeitpunkt statt und dieses überaus wichtige Problem müsse gelöst werden. Die von IFALPA in Bogota angenommene Resolution bedeute, daß sich die Piloten das Recht vorbehalten wollten, die Zusammensetzung der Besatzung nach eigenem Ermessen zu bestimmen und daß alle Mitglieder von IFALPA die Politik der ALPA befürworteten. Jetzt handle es sich darum, entsprechende Gegenmaßnahmen in die Wege zu leiten.

Kollege Petty erklärte, in den USA stünden die Bordingenieure an der vordersten Front in dem Kampfe, den ALPA 1948 begonnen hatte. Es liege auf der Hand, daß es sich nicht um überwiegend technische Argumente handle, sondern daß sich ALPA die Vertretungsbefugnisse für das gesamte fliegende Personal anmaßen wolle. Dies sei ein Arbeitskonflikt, der bereits bei mehreren Luftverkehrslinien ausgebrochen sei. Die Erfahrung habe jedoch gelehrt, daß die Spezialisten in der Führerkanzel nicht unterliegen, wenn sie sich der Unterstützung der Gewerkschaftsbewegung erfreuen. Er ersuchte die Konferenz um ihren Beistand bei diesem Konflikt. Kollege Horst (USA) erklärte, im Grunde genommen handle es sich um fundamentale gewerkschaftliche Grundsätze. Die Konferenz sollte gegen alle Organisationsstellungen nehmen, die andere Arbeitnehmer ihrer Verdienstmöglichkeiten berauben wollen.

Mehrere Redner vertraten die Auffassung, man solle jetzt nicht die Beziehungen zu IFALPA abbrechen. Es sei unbedingt notwendig, sich mit den Piloten zu besprechen und gemeinsam mit ihnen vorzugehen.

Als Ergebnis dieser Diskussion nahm die Konferenz eine von Lord Winster (Großbritannien) beantragte Resolution an, deren Wortlaut im Anhang enthalten ist.

Ferner wurde beschlossen, die Wiener Resolution der ITF im Lichte der jüngsten Entwicklung zu überprüfen und sie der geänderten Lage anzupassen. Zu diesem Zwecke soll ein Unterausschuß ins Leben gerufen werden, der sich gleichzeitig mit der Frage der Beziehungen zu IFALPA befassen sollte.

Sicherheit der Arbeitsplätze des Bodenpersonals

Kollege Sano (Philippinen) berichtete kurz über den Arbeitskonflikt bei den Philippine Airlines sowie einen in der letzten Zeit bei den Northwestern Airlines ausgebrochenen Konflikt. Diese Luftverkehrslinie beabsichtige, im Falle eines Streiks Ersatzpersonal aus den USA einzusetzen und er appellierte an die amerikanischen Mitgliedsverbände, dieses Vorhaben zu vereiteln. Er ersuchte die ITF neuerdings um internationalen Beistand, falls eine gewerkschaftliche Aktion unvermeidlich wäre.

Kollege Horst (USA) erklärte, die Monteure im Bodendienst würden durch den Einsatz von Düsenflugzeugen arg in Mitleidenschaft gezogen werden. Gegenwärtig sei es zu Differenzen zwischen seiner Gewerkschaft und American Airlines gekommen, die die Monteure in drei gesonderte Fachgruppen aufteilen wollten. Dieser Absicht werde Widerstand geleistet, und er habe soeben erfahren, daß fünf Mitglieder seines Verbandes entlassen worden wären, weil sie sich mit dem neuen Schulungsprogramm nicht einverstanden erklären wollten. Kollege Post (Niederlande) bemerkte, daß man in den Niederlanden im Gegensatz zu den USA bereits seit längerer Zeit eine nach Fachgebieten getrennte Ausbildung der Monteure kenne. Er machte auf den Zusammenhang zwischen der Frage der Zusammensetzung der Besatzungen und der Sicherung der Arbeitsplätze des Bodenpersonals aufmerksam. Der Konflikt zwischen der Vereinigung der Bordingenieure (FEIA) und ALPA in den USA und der Streik der Piloten der KLM hätten beide Arbeitslosigkeit unter dem Bodenpersonal

zur Folge gehabt. Kollege de Graaff (Niederlande) pflichtete der Stellungnahme des Sekretariats zur Frage des im Auslande beschäftigten Personals bei. Er beantragte ein Studium dieser Frage durch das Sekretariat, welchem Vorschlag sich Kollege Padilla (Kolumbien) anschloß. Bei seiner Zusammenfassung der Diskussion erklärte der Vorsitzende, das Sekretariat könnte alle Mitgliedsverbände um Informationen über ihre Erfahrungen mit Düsenflugzeugen ersuchen und die Einberufung einer besonderen Konferenz des Bodenpersonals zwecks Besprechung dieser Frage in Erwägung ziehen.

Mexikanische Piloten

Kollege Martinez (Vertreter der ITF in Lateinamerika) berichtete über die Schwierigkeiten, die sich der gewerkschaftlichen Erfassung des Personals der Zivilluftfahrt in Lateinamerika in den Weg stellen. Insbesondere erwähnte er die Lage der mexikanischen Verkehrspiloten und erinnerte an die in Stockholm angenommene Resolution, in der das Recht dieser Piloten, ihre Gewerkschaft wieder aufzubauen, bestätigt wurde. Die Bewilligung dazu sei ihnen jedoch noch immer nicht erteilt worden. Vor kurzem habe ihn eine Gruppe von Piloten von ihrem Entschluß, sich zu organisieren, in Kenntnis gesetzt, selbst wenn sie in einen – nach dem Gesetz illegalen – Streik treten müßten. Er ersuchte die Sektion, ihren Beistand zuzusagen, falls sich der Streik nicht vermeiden ließe. Der Vorsitzende versicherte Kollege Martinez, daß die ITF jederzeit ihren Beistand gewähren würde, wenn es um die Koalitionsfreiheit gehe. Er nehme an, daß Kollege Pequeno die Diskussion verfolgt habe. (Diese Angelegenheit wurde außerdem von Kollege Perez, Kuba, unter „Verschiedenes“ zur Sprache gebracht, als der Vorsitzende mitteilte, daß sich das Sekretariat so bald wie möglich mit dem betreffenden Personal der mexikanischen Zivilluftfahrt in Verbindung setzen werde.)

Begrenzung der Flugzeit

Der Vorsitzende wies darauf hin, daß der von der Arbeitnehmergruppe anlässlich der ad hoc-Zivilluftfahrtkonferenz eingereichte einschlägige Resolutionsentwurf nur die in einem internationalen Übereinkommen zu verankernden Mindestnormen vorsah. Außerdem enthalte er eine Klausel, durch die Organisationen geschützt werden, die bessere Bedingungen ausgehandelt hätten. IFALPA beabsichtige nunmehr, diese Resolution abzuändern; gewissen dieser Abänderungsvorschläge könne man sich anschließen, anderen dagegen nicht. Er beantragte, den Bericht hierüber dem in der Resolution vorgesehenen Unterausschuß zur Behandlung zu überweisen. Damit erklärte sich die Konferenz einverstanden. Auf Antrag von Kollege Steldinger wurde beschlossen, zu empfehlen, daß dieser Unterausschuß so bald wie möglich zusammentreten solle und daß alle Mitgliedsverbände des fliegenden Personals eingeladen werden sollten, Vertreter zu dieser Konferenz zu entsenden, sobald ihr Termin feststehe. Außerdem wurde vereinbart, daß dieser Unterausschuß die Funktionen des bei anderen Sektionen üblichen Sektionsausschusses erfüllen sollte.

Koordinierung des Verkehrswezens

Die Konferenz nahm den Inhalt des im obigen Bericht enthaltenen Abschnitts, der sich auf die Zivilluftfahrt bezieht, zur Kenntnis.

D. S. Tennant
Berichterstatler

Resolution über die Zusammensetzung der Besatzungen

Die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt am 26. Juli 1958 in Amsterdam, verurteilte die von IFALPA in Bogota angenommene Resolution über die Zusammensetzung der Besatzungen insbesondere deshalb, weil darin die von ALPA in den USA ver-

folgte, mit den gewerkschaftlichen Grundsätzen unvereinbare Politik befürwortet wird. Die ITF wird sich der Anwendung der in dieser Resolution auseinandergesetzten Politik durch gemeinsames Vorgehen ihrer Mitgliedsverbände, nötigenfalls unter Anwendung gewerkschaftspolitischer Kampfmittel, widersetzen, da sie diese Politik für gefährlich und den Interessen der Zivilluftfahrt und des reisenden Publikums zuwiderlaufend erachtet. Die Konferenz befürwortet ferner die Anwendung der in der Wiener Resolution enthaltenen Grundsätze unter entsprechender Berücksichtigung der seither eingetretenen Änderungen der Einsatzbedingungen und beauftragt das Sekretariat, so bald wie möglich einen Unterausschuß einzuberufen, dessen Aufgabe die Koordinierung der auf nationaler Ebene zwecks Anwendung der einschlägigen Politik der ITF zu ergreifenden Maßnahmen sein sollte.

D. S. Tennant (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion Luftverkehr): Der Bericht der Sektion Luftverkehr ist ausführlich, aus welchem Grunde sich längere einleitende Bemerkungen erübrigen. Mehrere Mitgliedsverbände haben auf den Personalmangel im Sekretariat hingewiesen, durch den die Arbeit der Sektion in Mitleidenschaft gezogen wird; der Generalsekretär hat jedoch versprochen, in dieser Hinsicht sobald wie möglich Abhilfe zu schaffen.

Im Vordergrund der Diskussionen stand das Problem der Zusammensetzung der Besatzungen. Hier bekräftigte die Konferenz die in der Wiener Resolution festgelegten Grundsätze. Mit Befremden nahm die Sektionskonferenz die von IFALPA in Bogotá angenommene Resolution zur Kenntnis, die u. E. einen Verstoß gegen das zwischen der ITF und IFALPA vereinbarte Übereinkommen darstellt. Im Anhang zum Bericht ist eine Resolution enthalten, in der an der Vorgangsweise von IFALPA Kritik geübt wird. Diese Resolution sollte sinngemäß eine Ergänzung der in Wien angenommenen darstellen.

Vorgeschlagen wurde ferner, daß den Problemen des Bodenpersonals mehr Aufmerksamkeit zugewandt werden sollte, einschließlich jener der Flugsicherungskontrolle und der Auswirkungen des Einsatzes von Düsenflugzeugen auf das technische Personal des Bodendienstes.

In diesem Zusammenhange wurde dringend beantragt, besondere Unterausschüsse zur Behandlung dieser Fragen sobald wie möglich zusammentreten zu lassen, vor allem aber den in der beigelegten Resolution erwähnten Unterausschuß. Ich hoffe, daß der Kongreß diesen Bericht einstimmig gutheißen wird.

J. Steldinger (Gewerkschaft ÖTV Deutschland): Ich habe Verständnis dafür, wenn der Berichterstatter die umfangreichen Beratungen, die in den zwei Tagen stattgefunden haben, möglichst kurz zusammengefaßt wiedergibt. Aber ich glaube nicht, daß es die Absicht war, in der Aufzählung der beteiligten Organisationen meine Gewerkschaft nicht zu erwähnen. Ich bitte daher, diese Ergänzung in der endgültigen Fassung des Berichtes vorzunehmen. Es geht auch nicht aus dem Bericht hervor, daß meine Wenigkeit zum 2. Vorsitzenden der Sektion gewählt wurde.

Was die Stellungnahme der Sektion zu der von IFALPA vertretenen Politik betrifft, genügt es u. E. nicht, daß wir lediglich die einstimmige Annahme der Resolution erwähnen, sondern wir sind der Auffassung, daß die vom Londoner Kongreß der ITF einstimmig gebilligte Resolution, daß sich die nationalen Gewerkschaften etwas mehr um die Zivilluftfahrt kümmern sollten, hier auf diesem Kongreß bekräftigen müßten. Nur unter dieser Voraussetzung werden wir nämlich in der Lage sein, die berufstechnischen und sozialpolitischen Interessen der Arbeitnehmer des Luftverkehrs im Rahmen der zuständigen internationalen Gremien auf wirksame Weise zu vertreten.

E. Sano (Transportarbeiter-Föderation der Philippinen): Nur eine kurze Bemerkung zur Entschließung über die Zusammensetzung der Besatzungen. Wir sind damit

grundsätzlich einverstanden, möchten jedoch beantragen, anstelle von „mit einer gesunden Gewerkschaftspolitik unvereinbar“ zu sagen „mit den allgemein üblichen Grundsätzen der Gewerkschaftspolitik“. Wir glauben, daß die Auslegung dessen, was unter einer gesunden Gewerkschaftspolitik zu verstehen ist, zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben könnte. (*Diese Bemerkung bezieht sich nur auf den englischen Wortlaut – Anm. d. Übers.*)

D. S. Tennant (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion Zivilluftfahrt): Zunächst möchte ich meine deutschen Kollegen um Entschuldigung für den sehr bedauerlichen Fehler im deutschen Text des Berichtes bitten. Sie waren auf der Konferenz nicht nur vertreten, sondern haben einen sehr wertvollen Beitrag zu ihrer Arbeit geleistet.

Was die Kommentare des Kollegen Steldinger betrifft, bin ich überzeugt, daß sie die Zustimmung der gesamten Sektion finden.

Hinsichtlich des Abänderungsantrags zum Wortlaut der Resolution möchte ich Kollege Sano bitten, sich die mit der Auslegung der verschiedenen Begriffe und überdies ihrer Übersetzung in mehrere Sprachen verbundenen Schwierigkeiten vor Augen zu halten. Wir haben uns schließlich mit dem gegenwärtigen Text einverstanden erklärt und außerdem würde der Inhalt der Resolution durch den Antrag des Kollegen Sano ohnedies nicht beeinflußt werden. Ich bitte ihn daher, seinen Antrag rückgängig zu machen und den einstimmig angenommenen Wortlaut beizubehalten, da er der von IFALPA in Bogota gebilligten Resolution am besten Rechnung trägt.

E. Sano: Im Lichte der Erklärung des Vorsitzenden ziehe ich meinen Antrag zurück. *Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, erfolgt die Abstimmung über den Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt. Der Bericht wird einstimmig angenommen. Der Vorsitzende gibt bekannt, daß Kollege Dekeyzer, Vorsitzender und Berichterstatter der Hafnarbeitersektion, nach Belgien abreisen mußte und ersucht Kollegen Hildebrand um Einführung des Berichtes.*

Bericht über die Konferenz der Hafnarbeitersektion

Die Hafnarbeitersektion trat am Donnerstag Nachmittag, 24. Juli, zusammen. Anwesend waren Delegierte aus Österreich, Belgien, England, Britisch-Honduras, Dänemark, Finnland, Deutschland, Griechenland, Grenada, Kenya, den Niederlanden, Nigerien, Norwegen, Pakistan, den Philippinen, Schweden und Tanganjika sowie Beobachter aus den Vereinigten Staaten.

R. Dekeyzer wurde zum Vorsitzenden der Sektion für die kommende Amtsperiode wiedergewählt.

Internationales Programm der Hafnarbeiter.

Aus dem Tätigkeitsbericht ergab sich eine Diskussion über das Internationale Programm, das vor zwei Jahren auf dem Wiener Kongreß angenommen wurde. Delegierte aus Griechenland und verschiedenen afrikanischen Ländern berichteten, daß die sozialen Bedingungen der Hafnarbeiter noch unter den im genannten Programm festgelegten Normen lägen. In den afrikanischen Ländern sowie in Ländern wie z. B. Pakistan und India, wird der Kampf um bessere Arbeitsbedingungen dadurch wesentlich erschwert, daß die Hafenbetriebe auf Grund der Gesetzgebung zu „wirtschaftsnotwendigen“ Betrieben zählen, aus welchem Grunde Streiks der Hafnarbeiter so gut wie unmöglich sind. Die Sektion nahm eine Resolution über Anerkennung des Streikrechtes der Hafnarbeiter in den Häfen von Kenya-Tanganyika an und beschloß den Kongreß zu ersuchen, eine Resolution im gleichen Sinne für andere Gruppen von Transportarbeitern anzunehmen. (Der Text dieser Resolution ist im Anhang zu finden). Die Sektionskonferenz sagte den Hafnarbeitern der Entwick-

lungsländer ihren Beistand im Kampf um ihre fundamentalen Rechte als Arbeitnehmer zu.

Produktivität in den Hafenebetrieben

Die Konferenz nahm die Ergebnisse der Beratungen der Binnenverkehrskonferenz der IAO im März 1957 in Hamburg auf dem Gebiete der Produktivität in den Hafenebetrieben zur Kenntnis. Die Schlußfolgerungen, zu denen das unter den Auspizien des Europäischen Produktivitätsamtes der OEEC im Oktober 1957 in Kopenhagen veranstaltete Seminar in dieser Hinsicht gelangt war, an dem sich Delegierte von Mitgliedsverbänden beteiligt hatten, wurden ebenfalls festgehalten. Die Erfahrungen mit diesem Seminar konnten nicht als befriedigend bezeichnet werden, erstens, weil nur die die Arbeiter berührenden Aspekte der Produktivität behandelt wurden, und zweitens, weil dem Seminar auch Vertreter von Organisationen beiwohnten, von denen man in Anbetracht ihrer gewerkschaftspolitischen Einstellung keine positive Mitarbeit erwarten konnte. Nichtsdestoweniger seien Seminare dieser Art von Nutzen, vorausgesetzt, daß sie auf paritätischer Basis beruhen, damit festgehalten werden könne, welche Rolle den Arbeitgebern der Hafenewirtschaft bei der Lösung dieses in erster Linie ihrer Einflußnahme unterliegenden Problems zufällt und welche Aufgaben dabei die Hafenearbeiter zu erfüllen haben und erfüllen wollen. Eine weitere Voraussetzung wäre, daß ausschließlich Mitgliedsverbände der ITF die Vertreter der Arbeitnehmer bei solchen Seminaren stellen.

Gewerkschaftliche und berufliche Schulung

Die Abschnitte des Tätigkeitsberichtes, die sich auf Austauschurlaub, Studienreisen und Ausbildung von Hafenearbeitern bezogen, führten zu einer Diskussion über den Wert einer gewerkschaftlichen und beruflichen Schulung von Hafenearbeitern, insbesondere in den Entwicklungsländern. Hinsichtlich der gewerkschaftlichen Schulung wurde die Auffassung vertreten, daß hierfür sowohl der IBFG als auch die ITF und andere Internationale Berufssekretariate die Verantwortung zu übernehmen hätten. Es wäre wünschenswert, daß ein Teil der Mittel, die dem IBFG von den Dachorganisationen der verschiedenen Länder für gewerkschaftliche Schulungszwecke verfügbar gemacht werden, für die besonderen Zielsetzungen der IBS innerhalb ihrer Zuständigkeitsbereiche abgezweigt würde. In diesem Zusammenhang wurde betont, daß die in der letzten Zeit vom IBFG entwickelte Methode der allgemeinen und gewerkschaftlichen Schulung in den Entwicklungsländern an Ort und Stelle wirksamer und erfolgversprechender sei als die Schulung von Gewerkschaftern aus solchen Ländern in Europa oder den USA. Die Vorteile einer zentralisierten Planung der Tätigkeit auf dem Gebiete der Arbeiterbildung wurden ebenfalls unterstrichen.

Im Hinblick auf die berufliche und technische Ausbildung gelangte die Konferenz zu der Schlußfolgerung, daß Austauschreisen oder Besuche von Hafenearbeitern aus den weniger entwickelten Ländern zwecks Besichtigung der Hafenebetriebe der fortgeschrittenen Weltteile zweckdienlich seien und gefördert werden sollten. In diesem Zusammenhang wurde besonderer Wert auf die Veranstaltung solcher Reisen unter den Auspizien der Gewerkschaftsbewegung gelegt, um die Ausbeutung von Hafenearbeitern durch von Profitmotiven geleitete Organisationen und die Einschaltung von unter Arbeitgeber einfluß stehenden Gewerkschaften zu verhindern.

Die Konferenz beschloß, das Exekutivkomitee zu ersuchen, die Möglichkeit der Verwirklichung von Programmen dieser Art unter den Auspizien der ITF zu untersuchen.

Nordseehäfen

Die Konferenz nahm mit Bedauern die Mitteilung zur Kenntnis, daß der Verwaltungsrat des IAA vor kurzem beschlossen hatte, vorläufig von einer Verwirklichung

der Resolution der 6. Session des Binnenverkehrsausschusses über die Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz für die Nordseehäfen Abstand zu nehmen. Die Sektionskonferenz beschloß, eine Resolution anzunehmen, in der dieser Beschluß als bedauerlich bezeichnet und der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA nahegelegt wird, sich weiterhin für die Einberufung der gewünschten Konferenz einzusetzen. (Text der Resolution siehe Anhang.)

Beschäftigung ausländischer Hafentarbeiter in Nigarien

Die Konferenz nahm von den Schwierigkeiten Kenntnis, die an der Küste West- und Ostafrikas dadurch hervorgerufen werden, daß ausländische Reedereien Arbeitskräfte für den Umschlag ihrer Ladungen in einem Hafen anwerben und sie zum Zwecke des Güterumschlags in anderen Häfen an Bord behalten. Dieser Brauch bürgerte sich zu einer Zeit ein, wo in afrikanischen Häfen häufig ein Mangel an geeigneten lokalen Arbeitskräften auftrat. Dieser besteht jedoch nicht mehr, und aus diesem Brauch ist die schlechte Gewohnheit der Einfuhr billiger Arbeitskräfte geworden, durch die besser bezahlte lokale Hafentarbeiter verdrängt werden. Die Konferenz beschloß, die Gewerkschaft der britischen Hafentarbeiter zu ersuchen, bei den betreffenden ausländischen Reedereien zu intervenieren.

Betriebssicherheit in den Häfen

Im Zusammenhang mit einem Antrag des finnischen Verbandes auf dringende Einführung von Maßnahmen zum Schutze von Seeleuten und Hafentarbeitern vor Unfällen beim Güterumschlag wurde die Aufmerksamkeit der Konferenz auf die Veröffentlichung des Kodex der berufsmäßigen Praxis der IAO gelenkt, der die Betriebssicherheit in den Häfen zum Gegenstand hat. Die Errichtung des für den Entwurf dieses Kodex verantwortlichen Sachverständigenausschusses der IAO war weitgehend der Initiative der ITF zu verdanken und bei den zwei Sitzungen dieses Ausschusses hatten Vertreter der ITF eine wichtige Rolle gespielt. Es wurde beschlossen, daß sich die Mitgliedsverbände der ITF mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln für die Berücksichtigung der im Kodex verankerten Vorschriften und Grundsätze im Rahmen der die Betriebssicherheit in den Häfen berührenden direkten und abgeleiteten Gesetzgebung ihrer Länder einsetzen sollten, insbesondere in jenen Fällen, in denen das Niveau der landesüblichen Normen niedriger liegt als das der Normen des Kodex.

Koordinierung und Integration des Verkehrswesens

Die Konferenz nahm den vom Beratenden Verkehrsausschuß der ITF ausgearbeiteten Bericht über Probleme der Verkehrspolitik auf nationaler und internationaler Ebene zur Kenntnis. Dieser Bericht ist das Ergebnis langjähriger Untersuchungen der mit der Koordinierung und Integration des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der Binnenschifffahrt verbundenen Probleme. Da beantragt worden war, weitere Zweige der Verkehrswirtschaft einschließlich der Seehäfen in den Bereich dieser Untersuchungen einzubeziehen, wurde vereinbart, so bald wie möglich eine Sitzung des Ausschusses der Hafentarbeitersektion einzuberufen, um diese Probleme vom Gesichtspunkt der Hafentarwirtschaft einer Prüfung zu unterziehen.

Die Rolle der Hafentarbeiter im Kampf gegen die Schattenflaggen

Dieses Problem bildete den Gegenstand einer eingehenden Diskussion seiner allgemeinen Aspekte, wobei neuerlich die Schwierigkeiten besprochen wurden, die die Verbände der Hafentarbeiter bei Maßnahmen gegen Schiffe unter den Schattenflaggen zu überwinden haben. Infolge einschränkender gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern, bzw. kollektivvertraglich begründeter Verpflichtungen in anderen, können die Gewerkschaften bei Aktionen dieser Art unter Umständen in kost-

spielige Prozesse verwickelt werden. Weitere Hindernisse, die sich in diesem Zusammenhang ergeben können, wurden ebenfalls erwähnt. Die Konferenz nahm von einer endgültigen Beschlußfassung Abstand, es wurde jedoch vereinbart, diese Diskussion anläßlich der auf den Nachmittag des 26. Juli anberaumten gemeinsamen Konferenz der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute fortzusetzen.

Sektionsausschuß

In den Ausschuß der Hafentarbeitersektion wurden die folgenden Kollegen gewählt: R. Gryc (Österreich), R. Dekeyzer (Belgien), T. O'Leary (Großbritannien), E. Borg (Dänemark), J. D. Akumu (Ostafrika), H. Hildebrand (Deutschland), K. Stathopoulos (Griechenland), R. Laan (Niederlande), M. A. Labinjo (Westafrika), K. Kjosniksen (Norwegen), R. S. Oca (Philippinen) und N. Petersen (Schweden).

Die Mitgliedsverbände, die auf der Sektionskonferenz nicht vertreten waren, werden ersucht, die Nominierung ihrer Kandidaten für den Sektionsausschuß auf schriftlichem Wege vorzunehmen.

Schließlich faßte die Sektionskonferenz noch den Beschluß, einen Unterausschuß zu ernennen, mit der Aufgabe, die bei der Verwirklichung des Internationalen Programms der Hafentarbeiter erzielten Fortschritte zu überwachen und insbesondere zu untersuchen, welcher Beistand den Verbänden der Hafentarbeiter in den Entwicklungsländern gewährt werden könnte, um ihnen die Erreichung der im Programm festgelegten Ziele zu ermöglichen. Aus praktischen Erwägungen wurde beschlossen, daß dieser Unterausschuß aus fünf Mitgliedern bestehen sollte, und zwar je einem Mitglied aus Belgien, Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und Skandinavien.

R. Dekeyzer

Berichterstatter

EntschlieÙung über das Streikrecht der Hafentarbeiter in Kolonialgebieten

Die anläßlich des Kongresses der ITF in Amsterdam am 24. Juli einberufene Konferenz der Hafentarbeitersektionen hat neuerdings Berichte über die rückständigen sozialen Verhältnisse in den Häfen Ostafrikas, insbesondere im Hafen von Mombassa in Kenya und den Häfen von Tanga und Dar-es-Salaam in Tanganjika, entgegengenommen.

Die Konferenz stellt fest, daß diesen Hafentarbeitern das Streikrecht vorenthalten wird, da die Hafentarwirtschaft in den Geltungsbereich des Erlasses über die wirtschaftsnotwendigen Betriebe fällt.

Sie stellt ferner fest, daß das Streikrecht anderen Kategorien von Transportarbeitern und sonstigen Arbeitnehmern in Kolonialgebieten unter dem gleichen Vorwand vorenthalten wird.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß das Streikrecht ein gewerkschaftliches Recht zur Verteidigung der Rechte der Arbeitnehmer und im Interesse der Hebung des sozialen Standards unentbehrlich ist, sieht sich die Konferenz veranlaßt, die bedauerliche Feststellung zu machen, daß die Einbeziehung der Hafentarwirtschaft in den Geltungsbereich des Erlasses über die wirtschaftsnotwendigen Betriebe einen Vorwand darstellt, um den Hafentarbeitern in Kolonialgebieten ein Recht vorzuenthalten, das in den sozial fortgeschrittenen Ländern allgemein anerkannt und in der Konvention Nr. 87 der IAO über die Versammlungsfreiheit und das Streikrecht verankert ist.

Sie verpflichtet sich, den Gewerkschaften der Hafentarbeiter in den betreffenden Gebieten nach besten Kräften bei ihren Bemühungen, das Streikrecht durchzusetzen und die Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder zu verbessern, behilflich zu sein.

Die Konferenz ersucht daher den Kongreß der ITF, die Zweckmäßigkeit ähnlicher Maßnahmen zugunsten der Arbeitnehmer anderer Zweige der Verkehrswirtschaft zu untersuchen, denen das Streikrecht gegenwärtig durch Anwendung des Erlasses über die wirtschaftsnotwendigen Betriebe in kolonialen Ländern vorenthalten wird.

Entschließung über die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen

Die anlässlich des Kongresses der ITF in Amsterdam am 24. Juli 1958 einberufene Konferenz der Hafentarbeitersektion hat die Mitteilung zur Kenntnis genommen, daß der Verwaltungsrat des IAA anlässlich seiner letzten Sitzung die Verwirklichung der Resolution der 6. Sektion des Binnenverkehrsausschusses der IAO (März 1957 in Hamburg) über die Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz für die Nordsee- und Ärmelkanalhäfen verschoben hat.

In Anbetracht der Tatsache, daß durch diese negative Einstellung ein weiterer Beweis für den Plan der Arbeitgeber erbracht wird, ein wirksames Funktionieren der IAO und ihrer Gremien, wie z. B. der Binnenverkehrsausschuß und andere Wirtschaftsausschüsse der IAO, zu verhindern;

verurteilt die Konferenz diese kurzsichtige Politik der Arbeitgeber und gewisser Regierungen, die sie bei der Verwirklichung ihrer Pläne unterstützen.

Die Konferenz bringt ihre aufrichtige Anerkennung der Bemühungen der Arbeitnehmergruppe im Verwaltungsrat des IAA um Herbeiführung einer fortschrittlicheren Stellungnahme zum Ausdruck sowie die Hoffnung, daß bei jeder sich bietenden Gelegenheit weiterhin ein Druck auf die zuständigen Stellen ausgeübt werden wird, um sie zur Einberufung einer dreigliedrigen Konferenz für dieses Gebiet zu veranlassen.

H. Hildebrand (Gewerkschaft ÖTV, Deutschland): Ich möchte nur ein kurzes Wort zum vorliegenden Bericht sagen. Was den ersten Abschnitt betrifft, verweise ich insbesondere auf die Ausführungen der Kollegen Becu und Kummernuss in bezug auf unsere Beziehungen zu den Entwicklungsländern. Was die Sektion der Hafentarbeiter der ITF betrifft, möchte ich ein bereits mehrfach gesprochenes Wort nochmals ausdrücklich betonen: daß mit allen Mitteln, die wir zu Gebote haben, dafür eingetreten werden muß, diesen Kollegen Hafentarbeitern in der ganzen Welt zu helfen. Wenn wir zurückdenken an die Anfänge der Gewerkschaftsbewegung Hafentarbeiter und jene Zeit gegenüberstellen dem, was wir heute, im Jahre 1958 erreicht haben, so haben wir Grund zu einer gewissen Befriedigung darüber, daß es uns gelungen ist, wenn auch nicht überall, die Lebensverhältnisse der Hafentarbeiter wesentlich zu verbessern. Und es ist immer wieder in den Gewerkschaften und Berufsorganisationen gesagt worden: wenn wir eine gute Gewerkschaftspolitik machen wollen, so besteht unsere Aufgabe nicht in lohnpolitischer, sondern auch in sozialpolitischer Hinsicht darin, den Standard unserer Freunde in den Entwicklungsländern zu heben. Das sind Worte, die nicht nur in privaten Sitzungen, sondern auch auf Kongressen gesagt worden sind. Deshalb sind diese Probleme so eingehend in der Sektion der Hafentarbeiter behandelt worden.

Zum zweiten Absatz: In bezug auf die Produktivität der Seehäfen hat sich in letzter Zeit das Schlagwort eingeschlichen, das lautet: die Seehäfen müssen viel schnellere Häfen werden. – Wir, die wir in den Häfen unserer Beschäftigung nachgehen, sind der Meinung, daß man einen Beitrag leisten soll zu dieser Entwicklung. Aber man kann nicht von einer ständigen Steigerung der Produktivität, der technischen Entwicklung und darüber hinaus der Arbeitsvorgänge sprechen, ohne dabei den Lebensstandard unserer Hafentarbeiter zu berücksichtigen. Bei einer großen Zahl unserer Hafentarbeiter führt diese Überlastung heute bereits zu einem vorzeitigen Verschleiß der physischen Kräfte. Wenn man nun feststellen muß, daß ein Hafentarbeiter mit

45 bis 50 Jahren an der Grenze seiner Arbeitsfähigkeit angelangt ist, so ist das ein untragbarer Zustand. Da sich jetzt ein Produktivitätsamt in Paris die Aufgabe gesetzt hat, die Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Regierungsvertreter an einen Tisch zu bringen, sagen wir im gleichen Atemzug, wir müssen im eigenen Hause den Hafendarbeitern helfen können. Wir betrachten mit großer Sorge die neuen Gremien, die durch öffentliche Mittel gespeist werden um festzustellen, wie wir arbeiten können und arbeiten sollen und wie wir unsere Produktivität steigern können.

Ich bitte um Annahme des vorliegenden Berichtes.

R. Laan Jr. (Niederlande): Ich möchte in Erinnerung bringen, daß beabsichtigt war, während des Kongresses eine Sitzung des Ausschusses der Hafendarbeitersektion einzuberufen, die sich mit Verkehrsproblemen, vom Gesichtspunkt der Hafendarwirtschaft aus betrachtet, beschäftigen sollte. Leider konnte diese Absicht nicht verwirklicht werden, ich möchte aber trotzdem bitten, diese Angelegenheit nicht aus den Augen zu verlieren. Vielleicht könnte eine solche Sitzung im Herbst stattfinden.

Der Bericht über die Konferenz der Hafendarbeitersektion wird daraufhin einstimmig gebilligt. Der Vorsitzende ersucht Kollegen De Vries um Einführung des Berichtes über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer.

Bericht über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer

Der Konferenz der Sektion der Hochseefischer am Freitag vormittag, 25. Juli, wohnten Delegierte aus Belgien, Dänemark, Finnland, Deutschland, Großbritannien, Island, Japan, den Niederlanden, Norwegen und den USA (Seelute und Funkerverband) bei. Anwesend waren ferner zwei Mitglieder des Beratenden Verkehrsausschusses der ITF. Zum Vorsitzenden der Sektion wurde Kollege P. de Vries wiedergewählt.

Bei der Eröffnung der Konferenz ehrte der Vorsitzende das Andenken des vor kurzem verstorbenen Kollegen Ingvald Haugen, dessen Leben der Gewerkschaftsbewegung der Fischer und Seelute gewidmet war, sowohl in seiner Heimat Norwegen als auch im Rahmen der ITF.

Tätigkeitsbericht

Der Bericht über die Tätigkeit der Sektion in den Jahren 1956-57 sowie ein Zusatzbericht für die Zeit vom Januar bis Juli 1958 wurden nach einer Diskussion angenommen, in deren Verlauf die folgenden Angelegenheiten behandelt wurden:

Hoheitsgewässer

Im Zusammenhang mit einer Besprechung der Ergebnisse der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen bekräftigte die Konferenz die in Bergen im September 1957 formulierte Politik in der Frage der Hoheitsgewässer. Grundsätzlich wurde die Dreimeilenzone befürwortet, jedoch eine gewisse Elastizität im Falle jener Länder empfohlen, deren Volkswirtschaft besonders vom Schutze des Fischbestandes abhängig ist. Änderungen der derzeit geltenden Regelungen sollten jedoch nicht willkürlich, sondern durch internationale Übereinkommen erfolgen.

An der Diskussion über diese Frage beteiligten sich auch die beiden Mitglieder des Beratenden Verkehrsausschusses. Die Beratung dieser Frage war auf der Konferenz der Vereinten Nationen ergebnislos verlaufen. Es wurde betont, daß ein Verbot des Fischens auf gewissen Fanggründen für Länder, die bisher dort gefischt haben, sich auf lange Sicht nachteilig für die Fischer auswirken könnte, selbst wenn sich auf kurze Sicht für jene Fischer dabei Vorteile ergeben könnten, deren Entlohnung zum großen Teil aus einem Anteil am Fangerlös besteht.

Änderungen der Begrenzung der Fanggründe wirken sich auf die Fischpreise aus, indem sie zu einer Senkung der Preise führen wenn ein größeres Angebot vorliegt und zu einer Steigerung der Preise, wenn das Angebot nachläßt, woraus sich wieder Auswirkungen auf die Einkünfte der Fischer und auf das allgemeine Preisniveau ergeben. In letzter Instanz seien die Reallöhne das ausschlaggebende Kriterium für die Bewertung des Lebensstandards der Arbeitnehmer.

Diese Frage steht, wie alle diskriminierenden Maßnahmen überhaupt, auch mit dem Begriff einer Freihandelszone und eines gemeinsamen Marktes im Zusammenhang. Eine Einschränkung der Fischereirechte sei mit der Liberalisierung des Fischhandels unvereinbar.

Daraufhin nahm die Sektion eine Resolution an, in der die bereits erwähnte Stellungnahme der in der ITF zusammengeschlossenen Fischer zum Problem der Hoheitsgewässer neuerdings zum Ausdruck gebracht wird. (Der Wortlaut dieser Resolution ist im Anhang wiedergegeben.) Da die Seeleute ebenfalls an dieser Frage interessiert sind, wurde beschlossen, die Konferenz der Seeleutesektion zu ersuchen, sich grundsätzlich für die Beibehaltung der Dreimeilenzone einzusetzen.

Außerdem wurde beschlossen, daß einer der auf der Konferenz anwesenden Sachverständigen die Frage der Hoheitsgewässer und ihre Rückwirkungen auf die Lage der Hochseefischer prüfen und die Ergebnisse seiner Untersuchungen den Mitgliedsverbänden entweder mittels eines Artikels in der Zeitung der ITF oder mittels Rundschreiben zugänglich machen sollte.

Sicherheit auf See

Die Sektionskonferenz besprach die besonderen dem Beruf des Fischers innewohnenden Gefahren und die Verwendung neuer Typen von Fischereifahrzeugen und Anwendung neuer Methoden des Fischfangs. In der letzten Zeit hätten sich zahlreiche Unfälle ereignet, von denen die Besatzungen von Fischereifahrzeugen betroffen wurden, aus welchem Grunde der Ausrüstung mit den modernsten Sicherheitsgeräten die größte Bedeutung beigemessen werden müsse. Die Frage der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See wird auch im neuen Internationalen Programm der Hochseefischer berücksichtigt und es wurde beschlossen, daß das Sekretariat der ITF Informationen und fotografisches Material über diesen Gegenstand zusammenstellen und den Mitgliedsverbänden verfügbar machen sollte.

42. Internationale Arbeitskonferenz

Die Sektion brachte ihre Genugtuung über die Ergebnisse der letzten Internationalen Arbeitskonferenz zum Ausdruck, die drei Entwürfe von Konventionen über Bedingungen der Beschäftigung von Fischern angenommen hatte. In einer dieser Konventionen wird das Alter von 15 Jahren als Mindestalter für den Eintritt in den Beruf des Fischers festgelegt, eine weitere bezieht sich auf ärztliche Untersuchungen und die dritte auf Heuerverträge. Außerdem hatte die Konferenz der IAO einstimmig eine Resolution angenommen, in der der Verwaltungsrat des IAA ersucht wird, einen besonderen Ausschuß zu errichten, damit den Fragen der Fischer in der Zukunft eine regelmäßige Behandlung im Rahmen der IAO zuteil werden könne. Aus diesem Anlasse brachte die Konferenz die Hoffnung zum Ausdruck, daß sich möglichst viele Mitgliedsverbände um Vertretung in den Delegationen der einzelnen Länder zu der auf das nächste Jahr anberaumten Session der Internationalen Arbeitskonferenz bemühen würden, die einen endgültigen Beschluß über die vorerwähnten drei Entwürfe von Konventionen zu fassen haben wird. Außerdem hoffte die Konferenz, daß die Regierungen darauf achten würden, daß ihre Delegationen aus Sachverständigen der Fischwirtschaft bestehen.

P. de Vries, Berichterstatter

Resolution über die Hoheitsgewässer

Der 25. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, vom 23. Juli bis 1. August 1958 in Amsterdam,

nimmt die Ergebnisse der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen vom Februar bis April 1958 in Genf zur Kenntnis.

Er stellt fest, daß eines der wichtigsten Ziele, nämlich ein Übereinkommen in der Frage der Hoheitsgewässer, nicht erreicht worden ist,

daß ein Vorschlag gemacht worden ist, diese Angelegenheit einer zukünftigen Konferenz der Vereinten Nationen zur Behandlung zu überweisen.

Der Kongreß vertritt die Auffassung, daß die Erreichung dieses Zieles durch diese Verschiebung gefährdet wird, da gewisse Regierungen in der Zwischenzeit willkürliche Maßnahmen zu ergreifen beabsichtigen.

Er erachtet die von gewissen Teilnehmern an der Konferenz der Vereinten Nationen zum Ausdruck gebrachten Auffassungen als den Interessen der Fischer und Seeleute, sowie der Fischwirtschaft und der Seefahrt und dem öffentlichen Interesse im allgemeinen zuwiderlaufend.

Der Kongreß hält die von den betreffenden Regierungen geforderte Ausdehnung der Dreimeilenzone zwecks Schutz des Fischbestandes für einen Vorwand, da sie beabsichtigen, derartige Schutzmaßnahmen nur auf die Fischerei fremder Länder anzuwenden.

Der Kongreß betrachtet Maßnahmen dieser Art als Diskriminierung und Verstöße gegen den Geist, der dem Begriff der Freiheit der Meere innewohnt.

Der Kongreß verurteilt derartige protektionistische Maßnahmen als rückschrittlich, insbesondere zu einer Zeit wo sich Aussichten auf die Abschaffung der wirtschaftlichen Schranken zwischen den Nationen abzuzeichnen beginnen.

Er betont, daß eine willkürliche Beschränkung der Fanggründe den Lebensstandard der Arbeitnehmer der Fischwirtschaft verschiedener Länder bedrohen würde.

Außerdem vertritt der Kongreß die Auffassung, daß protektionistische Maßnahmen dieser Art auf lange Sicht nicht geeignet wären, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiterschaft der betreffenden Länder im allgemeinen zu verbessern.

Der Kongreß vertritt im Gegenteil die Meinung, daß ein Überangebot an Fisch in gewissen Ländern und eine Knappheit in anderen infolge der in verschiedenen Ländern angewandten Stabilisierungspläne schwerwiegende Auswirkungen auf die Wohlfahrt der Fischer der Welt zeitigen würden.

Der Kongreß bringt seine Befürchtung darüber zum Ausdruck, daß eine willkürliche Begrenzung des Fischfangs durch ein Land zu Vergeltungsmaßnahmen anderer Länder in der Form der Verweigerung des freien Zugangs zu ihren Märkten führen könnte, wodurch einerseits die Ausfuhrmöglichkeiten beeinträchtigt und andererseits die Fischzufuhr reduziert werden würde.

Der Kongreß beantragt dringend, daß keinerlei Beeinträchtigung des Status der Seeleute, wie sie sich aus einer einseitigen Ausdehnung der Dreimeilenzone ergeben würde, geduldet werden sollte.

Demgemäß fordert der Kongreß die Mitgliedsverbände der ITF und die Organisationen der Arbeitnehmer im allgemeinen auf, ihre Regierungen von den in dieser Resolution zum Ausdruck gebrachten Auffassungen in Kenntnis zu setzen und sich für die unbedingte Einhaltung der seerechtlichen Vereinbarungen einzusetzen, die ihren konkreten Ausdruck in der bisher in der ganzen Welt traditionell anerkannten Dreimeilenzone finden.

J. Sigurdsson (Isländischer Verband der Seeleute und Hochseefischer): In Anbetracht der Stellungnahme Islands zur Frage der Hoheitsgewässer sowie der dem Kongreß soeben unterbreiteten Resolution werde ich mich bei der Abstimmung über die Resolution der Stimme enthalten.

Der Bericht über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer wird danach vom Kongreß mit einer Stimmenthaltung angenommen.

Der Vorsitzende ersucht daraufhin Kollege L. White um Berichterstattung über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter.

Bericht über die Gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter

Die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter fand Samstag, den 26. Juli statt.

Dieser Konferenz wohnten Delegierte der folgenden Mitgliedsverbände bei: Österreichische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Belgische Transportarbeiter (Hafentarbeiter und Seeleute), Seeleute von Britisch Honduras, Dänische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Dänische Schiffsheizer, Estländische Seeleute, Finnische Kraftfahrer (Hafentarbeiter), Finnische Seeleute, Deutsche Transportarbeiter (Hafentarbeiter und Seeleute), Britische Offiziere der Handelsmarine, Britische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Britische Seeleute, Griechische Seeleute, Griechische Hafentarbeiter, Seeleute und Hafentarbeiter von Grenada, Seeleute und Fischer von Island, Indische Schiffs-offiziere, Seeleute von Israel, Japanische Seeleute, Hafentarbeiter von Kenya, Niederländische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Niederländische Seeleute, Neuseeländische Köche und Stewards, Norwegische Seeleute, Norwegische Steuerleute, Norwegische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Transportarbeiter von Pakistan (Hafentarbeiter und Seeleute), Transportarbeiter der Philippinen (Hafentarbeiter und Seeleute), Schwedische Seeleute, Schwedische Transportarbeiter (Hafentarbeiter), Schwedische Kapitäne und Steuerleute, Schwedische Stewards, Amerikanischer Funker-Verband, National Maritime Union of America (Seeleute), Seafarers' International Union of North America (Seeleute).

Anwesend waren ferner die Kollegen Omer Becu, Generalsekretär, L. White, Sonderbeauftragter der Seeleutesektion, und J. F. Soares, Regionaler Beauftragter für Asien.

W. Gleason vom Amerikanischen Hafentarbeiterverband (International Longshoremen's Association) wohnte der Konferenz als Beobachter bei.

Zum Vorsitzenden wurde einstimmig Kollege Tom Yates (Seeleute, Großbritannien) gewählt.

Tom Yates (Seeleute, Großbritannien) erklärte bei seinen einleitenden Ausführungen, daß die Tagesordnung nur einen Punkt enthalte, der jedoch von derartiger Bedeutung sei, daß ihm die größtmögliche Aufmerksamkeit aller Delegierten gewidmet werden müsse. Die unter den Schattenflaggen eingesetzte Tonnage habe einen alarmierenden Umfang erreicht, der den traditionellen maritimen Ländern ernsthaft Befürchtungen verursache und eine schwerwiegende Bedrohung ihrer Volkswirtschaft darstelle. Er hoffte, daß die Konferenz eine Lösung finden werde.

L. White (Sonderbeauftragter) erwähnte die in London und Genf gefaßten Beschlüsse und die Beratungen über dieses Problem auf den Sitzungen des Exekutivkomitees und des Internationalen Fair Practices Ausschusses. Die von der ITF verfolgte Politik sei grundsätzlich als richtig anerkannt worden, müsse jedoch im Lichte der veränderten Verhältnisse einer Prüfung unterzogen werden; die Konferenzen der Sektionen der Hafentarbeiter und Seeleute, die unmittelbar vor dieser Konferenz

stattgefunden hatten, seien zu ähnlichen Beschlüssen gelangt. Sie hatten die Auffassung vertreten, daß die Kampagne intensiviert werden müsse, vorausgesetzt, daß dabei mit der Mitarbeit der Kollegen in den Hafenerbetrieben gerechnet werden könne, die den Großteil der Verantwortung für die Verwirklichung dieser Beschlüsse übernehmen müßten.

Zu den vielen Rednern, die im Verlaufe der Diskussion das Wort ergriffen, zählten Vertreter von Hafentarbeiterverbänden in Belgien, den Niederlanden, Deutschland, Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Finnland, die alle die Notwendigkeit einer Intensivierung der Boykottaktionen befürworteten.

Die Konferenz beschloß schließlich, einen allgemeinen Boykott aller Schiffe unter Schattenflaggen durchzuführen, mit Ausnahme jener, die kollektivvertraglich erfaßt worden sind, wobei der Zeitpunkt und andere damit verbundene Einzelheiten vom Internationalen Fair Practices Ausschuß festgelegt werden sollten.

Im Verlaufe der Diskussion wiesen einige Redner auf die Schwierigkeiten hin, die sich solchen Boykottaktionen entgegenstellen könnten. Im allgemeinen herrschte jedoch die Auffassung vor, daß derartige Schwierigkeiten nicht unüberwindlich wären und daß außerdem etwaige gewerkschaftspolitische Maßnahmen den lokalen Gegebenheiten jeweils angepaßt werden könnten.

W. Gleason (Beobachter ILA) erwähnte, daß seine Organisation – mit deren Ansuchen um Aufnahme in die ITF übrigens mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit gerechnet werden kann – an diesem Problem interessiert sei und versprach, falls seine Gewerkschaft in die ITF aufgenommen würde, die uneingeschränkte Unterstützung der Kampagne der ITF durch alle amerikanischen Hafentarbeiter.

Die Konferenz nahm einstimmig drei Resolutionen an. In der ersten wird die Einberufung einer Konferenz von Vertretern der Regierungen, Reeder und Seeleute zumindest der nordeuropäischen Länder verlangt, deren Aufgabe es wäre, eine gemeinsame Politik zur Bekämpfung der Drohung der Schattenflaggen festzulegen und die Möglichkeit einer gemeinsamen Intervention in dieser Angelegenheit bei der Regierung der Vereinigten Staaten in Erwägung zu ziehen.

In der zweiten Resolution wird IMCO oder ein sonstiges zuständiges internationales Gremium aufgefordert, im Einvernehmen mit den Vertretern der Reeder und Seeleute, den Versuch zu unternehmen, eine allen Parteien genehme Definition des Begriffes „echter Zusammenhang“ festzulegen.

In der dritten Resolution wird die Willensäußerung des Kongresses zum Ausdruck gebracht, die Kampagne gegen die Schattenflaggen fortzusetzen und außerdem einen allgemeinen Boykott der unter diesen Flaggen eingesetzten Schiffe in die Wege zu leiten, wobei der Termin und sonstige Einzelheiten einer solchen Aktion vom Fair Practices Ausschuß noch festzusetzen sind. Kollektivvertraglich erfaßte Schiffe werden nicht boykottiert.

In der gleichen Resolution wird der IBFG aufgefordert, seine Mitgliedsorganisationen auf die ins Auge gefaßten Maßnahmen aufmerksam zu machen und ihnen auf diese Weise seinen Beistand zuteil werden zu lassen.

In den Fair Practices Ausschuß wurden alle früheren Mitglieder wiedergewählt, wobei jedoch ein Sitz für einen Kandidaten der Hafentarbeiter der Vereinigten Staaten reserviert wurde.

Resolution über Intensivierung der Kampagne der ITF

Die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter während des 25. Kongresses der ITF,

befürwortet die Fortsetzung der Kampagne gegen die Panlibhonco-Schiffe und gibt ferner bekannt, daß ein allgemeiner Boykott dieser Schiffe beabsichtigt ist, wobei

der Zeitpunkt und andere Einzelheiten einer solchen Aktion vom Internationalen Fair Practices Ausschuss festgelegt werden sollen.

Die Konferenz erklärt ferner, daß Maßnahmen gegen alle derartige Schiffe ergriffen werden, für die kein von der ITF anerkannter Kollektivvertrag besteht, einerlei wo sie eingetragen sein mögen.

Die Konferenz der Hafonarbeiter und Seeleute richtet außerdem an den IBFG die Aufforderung, diese Maßnahmen durch entsprechende Benachrichtigung aller seiner angeschlossenen Organisationen und durch sonstige geeignete Schritte zu unterstützen.

Resolution über internationale Konferenz

In Anbetracht der Tatsache,

daß der fortdauernde Einsatz von Schiffen unter den Panlibhonco-Flaggen und die Ausweitung dieser Tonnage einen nachteiligen Einfluß auf die Schifffahrt der traditionellen maritimen Länder ausüben und dadurch den Standard der Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute in der ganzen Welt gefährden;

daß alle traditionellen maritimen Länder von dieser Entwicklung in größerem oder geringerem Umfange berührt werden, und

daß die gegenwärtig von der Regierung der Vereinigten Staaten verfolgte Politik eine offenkundige Ermütigung zu Eintragungen von Tonnage in den Panlibhonco-Registern beinhaltet,

beantragt der Kongreß der ITF in Amsterdam, die Möglichkeit einer Zusammenkunft von Vertretern der Regierungen, Reeder und Seeleute, zumindest der nordeuropäischen Länder, in Erwägung zu ziehen, deren Zweck es wäre, eine gemeinsame Politik zur Bekämpfung dieser Drohung festzulegen, wobei gleichzeitig die Möglichkeit einer Intervention aller in Frage kommenden Parteien bei der Regierung der Vereinigten Staaten erwogen werden sollte.

Resolution über den „echten Zusammenhang“

In Anbetracht der Empfehlung der IAO über die Auswirkungen der Registrierung von Schiffen auf die sozialen Bedingungen und die Sicherheit der Seeleute,

der Notwendigkeit weiterer Schritte zum Schutze der Interessen der Seeleute und Beseitigung der Gefahr für die Schifffahrt der traditionellen maritimen Länder durch die Panlibhonco-Schiffe, und in Anbetracht der Tatsache, daß die Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen den Grundsatz anerkannt hat, daß ein „echter Zusammenhang“ zwischen dem betreffenden Staat und dem Schiff bestehen müsse, sowie der Tatsache, daß zwecks Erleichterung multilateraler Maßnahmen ein Übereinkommen über die Definition des Begriffes des „echten Zusammenhanges“ notwendig erscheint,

richtet der Kongreß der ITF in Amsterdam an IMCO bzw. etwaige sonstige zuständige internationale Gremien die Aufforderung, diese Frage im Einvernehmen mit Reedern und Seeleuten zu erwägen, damit eine für alle beteiligten Parteien annehmbare Definition des Begriffes „echter Zusammenhang“ erarbeitet werden könne.

Nun gibt es aber in Lateinamerika zwanzig Länder, zwar mit der gleichen Sprache, aber jedes mit seinen eigenen sozialen und wirtschaftspolitischen Problemen.

Seit dem Wiener Kongreß vom Jahre 1956 haben wir bemerkenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Ich darf vielleicht daran erinnern, daß ich in Wien sagen mußte: wir müssen geduldig sein, mit der Zeit werden wir uns in Lateinamerika durchsetzen. Im Jahre 1955 hatten wir 9 angeschlossene Organisationen aus Lateinamerika mit 172000 Mitgliedern, im Dezember 1957 betrug die Zahl der Mitgliedsverbände 32 mit etwas über 433000 Mitgliedern. Es ist möglich, daß diese Zahl bis zum Beginn

des nächsten Jahres noch verdoppelt wird. Ich besuchte vor kurzem neun Länder Lateinamerikas, wo mir eine Reihe von Organisationen definitiv versprochen, daß sie der ITF beitreten würden. Eine Organisation, nämlich die der Eisenbahner Argentiniens, die augenblicklich etwa 240 000 Mitglieder zählt, wird auf ihrem nächsten Kongreß einen Antrag auf Beitritt zur ITF behandeln.

In Argentinien haben wir sehr gute Aussichten. Dort ist mit dem Beitritt des Seeleuteverbandes und der Gewerkschaft der Schiffsführer und Lotsen der Binnenschifffahrt zu rechnen. Betonen möchte ich auch, daß mit einer Ausnahme alle lateinamerikanischen Mitgliedsverbände ihre Beiträge an die ITF in den letzten zwei Jahren nach besten Kräften entrichtet haben. Ich bin durchaus der Auffassung des Kollegen Becu, daß es nicht so weitergehen kann, daß Organisationen nicht einmal einen nominellen Beitrag bezahlen und auf unsere Zuschriften überhaupt nicht antworten.

Meine jüngste Reise durch Lateinamerika begann im April, als ich die ITF auf der von der ORIT (Karibischer Raum) organisierten Konferenz vertrat. In diesem Gebiete besitzt die ITF bekanntlich eine Reihe von Mitgliedsverbänden der Seeleute und Hafnarbeiter. Die auf der Konferenz vertretenen Organisationen legten großes Interesse an der ITF an den Tag, und die Transportarbeiter beschlossen auf separaten Sitzungen, Ausschüsse zur Koordinierung ihrer Tätigkeit einzurichten. Ich wurde eingeladen, mich einige Zeit in Westindien aufzuhalten, mußte jedoch nach Argentinien weiterreisen.

Unterwegs hielt ich mich einige Tage in Venezuela auf, wo ich eine Unterredung mit Umberto Hernandez hatte, der sich dort bemüht, nach dem vor kurzem erfolgten Sturz der Diktatur die Transportarbeiterföderation wieder zu errichten. Diese Föderation soll der ITF später beitreten. Leider haben unsere Kollegen in Venezuela den Kommunisten eine gewisse Unterwanderung des Ausschusses ermöglicht, der für den Wiederaufbau der Gewerkschaftsbewegung verantwortlich ist, und ich habe sie vor den damit verbundenen Gefahren gewarnt. Zur Zeit meines Aufenthalts bestand die Möglichkeit eines Staatsstreichs, der der Diktatur wieder zur Macht verhelfen sollte und ich wurde ersucht, die freie Gewerkschaftsbewegung auf dieses Gefahrenmoment aufmerksam zu machen. Glücklicherweise ereignete sich nichts dergleichen.

Von Caracas bagab ich mich nach Buenos Aires. Dort verbrachte ich einige Tage mit Kollege Dupont, der die ITF im Rahmen einer gemeinsamen Delegation der IBS und des IBFG vertrat. Wir statteten einer Reihe von Organisationen, mit deren Beitragsansuchen zu rechnen war, gemeinsam Besuche ab. Unsere argentinischen Kollegen legten uns nahe, den Sitz unserer Regionalorganisation nach Buenos Aires zu verlegen, aber über derartige Schritte kann ich natürlich nicht entscheiden. Gewiß muß man hier der politischen Situation Rechnung tragen. Ich hoffe zuversichtlich, daß wir in Argentinien einen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen haben werden. Auch dort ist wie in vielen anderen Ländern von einer nationalen Transportarbeiterföderation die Rede, welcher Plan jedoch vorläufig nicht verwirklicht werden konnte.

Leider muß ich feststellen, daß die Regierung Frondizi der freien Gewerkschaftsbewegung nicht die geringste Unterstützung zuteil werden läßt. Die Regierung wird sowohl von den Peronisten als auch den Kommunisten unter Druck gesetzt. Angeblich sollen bei allen Gewerkschaften Wahlen der Gewerkschaftsführungen stattfinden. Viele Organisationen, von denen unser alter loyaler Mitgliedsverband „La Fraternidad“ (Gewerkschaft des Lokpersonals) als stärkster bezeichnet werden kann, haben ihre Führer auf vollkommen demokratische Weise gewählt. Es liegt daher auf der Hand, daß die Kommunisten und Peronisten nur deshalb auf diese Wahlen Wert legen, weil sie darin eine Gelegenheit erblicken, die Macht in den

Gewerkschaften an sich reißen zu können. Vielleicht wäre es am Platze, der Regierung offiziell mitzuteilen, daß wir eine Wiederholung der Ereignisse des Jahres 1950 nicht dulden würden, wo unser Mitgliedsverband der Seeleute vernichtet und durch eine von der peronistischen Dachorganisation ins Leben gerufene sogenannte Gewerkschaft ersetzt wurde.

Ich verbrachte einen Tag in Paraguay, wo uns ein Mitgliedsverband der Seeleute angehört, und kehrte dann nach Montevideo zurück, um einem Lehrgang beizuwohnen. Zu diesem Lehrgang hatte die ITF einen Delegierten unseres Mitgliedsverbandes in Paraguay entsandt, der mit mir nach Buenos Aires zurückkehrte. Die uns angeschlossenen Organisationen der Seeleute in Argentinien, Uruguay und Paraguay müssen sich mit einer Reihe von gemeinsamen Problemen auseinandersetzen, vor allem dem Problem der Arbeitslosigkeit. Dieses Problem, das wir eingehend behandelten, ist besonders akut in Paraguay, und sowohl Kollege Becu als auch ich sind in dieser Angelegenheit bei der Regierung vorstellig geworden. Bisher haben wir jedoch keine Antwort erhalten.

Ich möchte hier keine allzu lange Rede halten, kann jedoch nicht umhin, noch einige Dinge kurz zu streifen. Die Föderation der Kraftfahrer von Peru steht seit sechs Jahren unter kommunistischer Herrschaft, hat fünf Jahre lang keinen einzigen Kongreß veranstaltet, und in den vergangenen drei Jahren waren über die Verwendung der Beiträge der Mitglieder keinerlei Auskünfte zu erhalten. Eine Gruppe von demokratisch gesinnten Kraftfahrern trat aus der Föderation aus und veranstaltete vor kurzem den Gründungskongreß ihrer neuen Organisation, übrigens ein sehr gut organisierter Kongreß, dem ich beiwohnte. Die von unseren Kollegen gegründete neue Organisation zählt bereits 40 000 Mitglieder und hat versprochen, um Aufnahme in die ITF anzusuchen. Eine nationale Transportarbeiterföderation soll ebenfalls errichtet werden. Anfang April organisierten die Kommunisten einen Streik aus politischen Motiven, in dessen Verlauf es zu furchtbaren Gewalttätigkeiten kam. Als sie feststellen mußten, daß ihrem Aufruf zum Streik im Süden des Landes nicht Folge geleistet wurde, riefen sie künstlich Unruhen hervor, bei denen ein Junge schwer verletzt wurde. Anstatt einer ärztlichen Behandlung wurde der aus vielen Wunden Blutende im Zuge einer Demonstration als Märtyrer durch die Straßen von Pasco getragen. Er starb an den Folgen seiner Verletzungen. Aus diesem Beispiel kann man ersehen, was man von den Kommunisten erwarten kann.

Noch ein Wort über Kolumbien. Voriges Jahr veranstaltete eine Reihe von internationalen Berufssekretariaten unter den Auspizien der ORIT in Kolumbien einen Lehrgang, auf dem wir vertreten waren. Wir hielten die Gründung einer nationalen Transportarbeiterföderation für notwendig, was aber infolge der Schwäche der über das ganze Land verstreuten Gewerkschaften ursprünglich nicht möglich war. Bei meinem zweiten Besuch konnte ich jedoch feststellen, daß die Saat auf fruchtbaren Boden gefallen war, und auch der Arbeitsminister diesem Gedanken wohlwollend gegenüberstand. Wenn es einmal gelingt, diese Organisation ins Leben zu rufen, bin ich überzeugt, daß sie lebensfähig sein wird, da der Minister die Einführung des Systems des automatischen Abzugs der Mitgliedsbeiträge beschlossen hat.

Ich könnte noch über viele weitere Punkte sprechen. Wie Kollege Soares bin auch ich der Auffassung, daß gewerkschaftliche Schulungslehrgänge am besten auf nationaler oder lokaler Ebene organisiert werden, und möchte zusammenfassend den Kongreß bitten, Lateinamerika die größtmögliche Aufmerksamkeit zuzuwenden. Vorausgesetzt, daß wir die für unsere Arbeit erforderlichen Mittel besitzen, können wir dort eine Million Mitglieder aufweisen.

M. A. Labinjo (Ehrenamtlicher Vertreter der ITF in Afrika): Kollege Becu hat euch bereits von einigen der Schwierigkeiten in Kenntnis gesetzt, denen sich die Arbeiter in Afrika gegenübersehen, wie gewerkschaftsfeindliche Gesetzgebung, rassenmäßige

Diskriminierung, aber es entwickelt sich ein weiteres Gefahrenmoment aus der skrupellosen Haltung eingeborener Arbeitgeber. Die schlimmsten Arbeitgeber in gewissen Teilen Afrikas sind Afrikaner, aus welchem Grunde wir manchmal nicht nur einen Kampf gegen die Regierung, sondern gleichzeitig auch gegen diese Arbeitgeber führen müssen.

Die Transportarbeiter sind die größte geschlossene Einheit afrikanischer Arbeiter. Betrachten wir uns einmal ihre Lage: Im Norden, in Ägypten, gibt es Gewerkschaften theoretisch, aber kaum in der Praxis; im Sudan wird die Gewerkschaftsbewegung allmählich durch den Einfluß der Kommunisten untergraben; im portugiesischen Teil Afrikas ist die Zugehörigkeit zu einer Gewerkschaft ein Verbrechen und in Äthiopien sind die Gewerkschaften verboten; in den britischen Kolonien in Ostafrika wird die Gewerkschaftsbewegung streng überwacht und im Süden bemüht sich die südafrikanische Regierung nach besten Kräften, jeden Fortschritt der Afrikaner, Asiaten und sonstigen Farbigen zu verhindern. In Westafrika können wir auf beschränkte Fortschritte hinweisen, und in einem der beiden unabhängigen Staaten, nämlich Ghana, verteidigen die Gewerkschaften der Transportarbeiter ihre Errungenschaften mit ziemlichem Erfolg. In Liberia, einem im Aufstieg befindlichen Land, das auf eine fast hundertjährige Unabhängigkeit zurückblicken kann, scheinen für die Gewerkschaftsbewegung keine günstigen Voraussetzungen vorhanden zu sein.

Vor der Afrikareise des Kollegen Becu gehörten der ITF in Afrika neun Gewerkschaften an. Jetzt sind es 26, also ein sehr bemerkenswerter Fortschritt. Er hat in Afrika die Saat der freien Gewerkschaftsbewegung gesät; dieser sehr ansehnliche Erfolg bringt jedoch die Verantwortung für die weitere Entwicklung mit sich, und von nun an fällt auch euch eine Rolle zu, indem ihr uns moralischen und finanziellen Beistand gewährt.

In Afrika soll ein Büro der ITF errichtet werden, das mit dem IBFG und, wie ich hoffe, auch anderen Internationalen Berufssekretariaten zusammenarbeiten wird. Selbstverständlich sehen wir uns einer Unzahl von Problemen gegenüber; eines davon ist die große Zahl von Gewerkschaften. Dazu kommt das Problem einer ehrlichen Gewerkschaftsführung, ohne die wir ein Haus auf Sand errichten würden. Große Schwierigkeiten bringt auch der technische Fortschritt mit sich, wenn man die Mentalität des durchschnittlichen afrikanischen Arbeiters berücksichtigt. Um wirksame Arbeit leisten zu können, werden wir Veröffentlichungen in mehreren Sprachen benötigen: Arabisch für den Norden Afrikas und vielleicht Swahili für Ostafrika.

An starker Konkurrenz mangelt es keineswegs. In Kairo besteht eine Gewerkschafts-akademie und ein Informationszentrum, die von der Internationalen Föderation arabischer Gewerkschaften ins Leben gerufen wurden. Diese Föderation erfreut sich bekanntlich der Unterstützung Sowjetrußlands. Dazu kommt die Christliche Internationale, die in Französisch-Westafrika eine Gewerkschafts-akademie eröffnet hat. Zu berücksichtigen ist ferner die Moralische Wiederaufrüstung. Die Koordinierung der Tätigkeit der freien Gewerkschaften in Afrika ist daher von größter Bedeutung. Dabei können die großen Gewerkschaften in anderen Erdteilen durch Bereitstellung von Material, das wir für unsere Arbeit brauchen, konkreten Beistand leisten.

Vergeßt nicht, daß die ITF eine neue und schwere Aufgabe von riesigem Umfange in Angriff genommen hat; mit einem Erfolg können wir nur rechnen, wenn ihr uns euren Beistand zuteil werden laßt.

Die Tagung wird um 12.58 Uhr unterbrochen.

F. Pomar (Transportarbeiter-Föderation von Kuba): Gestern hatten wir den ermutigenden Worten unseres Generalsekretärs mit großer Aufmerksamkeit zugehört. Insbesondere erinnern wir uns an seinen Hinweis darauf, daß die Transportarbeiter

in Lateinamerika, Afrika und Asien sogar noch intensiver zu arbeiten haben würden als bisher, wenn vermieden werden soll, daß sie auf zukünftigen Kongressen der ITF lediglich erscheinen, um um Beistand zu bitten. Ich darf dem Kongreß mit Stolz mitteilen, daß wir in Lateinamerika bereits den ersten Schritt auf diesem Wege gemacht haben. Der beste Beweis dafür ist die Anwesenheit von Vertretern so vieler Länder unseres Erdteils auf diesem Kongreß.

Unseres Erachtens hat der IBFG bei seiner regionalen Tätigkeit auch nicht annähernd die gleichen Erfolge aufzuweisen wie die ITF. Diese Tatsache wird in ganz Lateinamerika allgemein anerkannt und ist weitgehend ein Verdienst des Kollegen Becu, der viel dazu beigetragen hat, um uns zu größeren Leistungen anzuspornen. Nach einer Zeit von nicht mehr als eineinhalb Jahren kann die ITF in Lateinamerika bereits auf fast eine halbe Million Mitglieder Anspruch erheben, und wir sind überzeugt, daß sich diese Mitgliederzahl bis zum nächsten Kongreß verdoppelt haben wird.

Wie vielfältig die Probleme sind, mit denen wir uns in Südamerika auseinandersetzen haben, habt ihr bereits dem Bericht des Kollegen Martinez entnehmen können. Nichtsdestoweniger sind einige dieser Probleme bereits gelöst worden. So haben wir z. B. in meinem Heimatlande Kuba soeben eine einheitliche Gewerkschaftsorganisation ins Leben gerufen, die weitaus wirksamere Arbeit leisten wird als vorher der Fall war. Da wir also diese Spaltung in unseren eigenen Reihen aus der Welt geschafft haben, können wir unseren Kollegen in der ITF versprechen, daß wir mit ihnen auf dem Gebiete der regionalen Tätigkeit eng zusammenarbeiten werden, um zu gewährleisten, daß die ITF in Lateinamerika auf eine Weise vertreten ist, die dem Charakter dieses großen Erdteils entspricht. Wir sind nicht als Bettler zu diesem Kongreß gekommen, sondern um den Beweis dafür zu erbringen, welche Bedeutung wir der Arbeit der ITF beimessen. Gleichzeitig aber sind wir der Ansicht, daß wir uns nach besten Kräften bemühen müssen, die mit dieser Arbeit verbundenen Kosten zu reduzieren. So wäre z. B. eine Koordinierung der regionalen Tätigkeit der ITF und des IBFG zweckdienlich, um eine kostspielige Doppelgleisigkeit zu vermeiden.

Abschließend möchte ich die Hoffnung zum Ausdruck bringen, daß die gemeinsamen Bemühungen der der ITF bereits angeschlossenen Gewerkschaften weitere Organisationen in Lateinamerika veranlassen werden, der ITF beizutreten und nach besten Kräften einen Beitrag zu ihrer Arbeit zu leisten.

J. D. Randeri (Indischer Verband der Schiffsoffiziere): Wie aus dem Tätigkeitsbericht hervorgeht, haben die für die regionale Tätigkeit der ITF verantwortlichen Kollegen alles getan, was mit den zur Verfügung stehenden beschränkten Mitteln getan werden konnte. Das Büro in Tokio hat trotz Personalmangel und Sprachschwierigkeiten sehr gute Ergebnisse erzielen können. Dennoch aber haben wir das Problem erst an seiner Oberfläche berührt und der Großteil der Arbeit wird ohne Zweifel von den Gewerkschaften in Asien an Ort und Stelle geleistet werden müssen. In unserem Lande gibt es einige sehr tüchtige Gewerkschaften, dagegen stehen die Dachorganisationen viel zu sehr unter politischem Einfluß. Indien, ein Land mit einer riesigen Ausdehnung, hat zur Entwicklung seiner Volkswirtschaft seinen eigenen Fünfjahresplan entworfen, der auch die Verkehrswirtschaft umfaßt. Was den Aufbau einer freien und demokratischen Gewerkschaftsbewegung in Asien betrifft, nimmt Indien meines Erachtens eine Schlüsselstellung ein. In Anbetracht seiner in ständigem Aufbau befindlichen Wirtschaft und Erhöhung der Bevölkerungszahl können wir mit einem riesigen Reservoir an Arbeitskräften rechnen, aus welchem Grunde auch für die Gewerkschaftsbewegung beträchtliche Aussichten vorhanden sind. Leider gibt es auch viel Arbeitslosigkeit. Es ist z. B. kein Geheimnis, daß heute 45000 indische Seeleute auf Schiffen unter ausländischen Flaggen be-

schäftigt sind. Viele davon sind Schiffe unter den Schattenflaggen, auf denen Heuern bezahlt werden, die nur ungefähr ein Drittel der in den fortgeschrittenen maritimen Ländern entrichteten ausmachen. Ich möchte sogar behaupten, daß das Problem der Verbesserung dieser Bedingungen ebenso wichtig ist wie das der Schattenflaggen. Bei einer Depression in der Schifffahrt kann das Vorhandensein von Seeleuten, die unter derartigen Bedingungen arbeiten müssen, eine sehr konkrete Bedrohung des Standards der Seeleute der maritimen Länder des Westens bedeuten. Es liegt daher in unserem eigenen Interesse, einen Beitrag zur gewerkschaftlichen Erfassung der Seeleute Asiens und auch der Arbeitnehmer der neuen landgebundenen Wirtschaftszweige zu leisten.

Wir unterhalten uns seit vielen Jahren über die regionale Tätigkeit, müssen uns aber fragen, wie steht es eigentlich damit? Früher besaß die ITF ein Büro in Indien, das jedoch aufgelassen und durch ein Büro in Tokio ersetzt wurde. Drei weitere internationale Berufsssekretariate besitzen ebenfalls Büros in Tokio, dagegen besteht keines in Bombay und nicht einmal in Singapur, das zentraler gelegen ist. Die Errichtung eines solchen Büros im Gebiete zwischen Singapur und Bombay würde den zusätzlichen Vorteil aufweisen, daß dort hauptsächlich Englisch gesprochen wird.

Auf jeden Fall ist es ungeachtet der geographischen Lage eines solchen Büros ein untragbarer Zustand, nur mit dem allernotwendigsten Personal auskommen zu müssen. Für Forschungsarbeiten, Beratung von Gewerkschaften bei Verhandlungen über Kollektivverträge, Beistandsleistung vor Schiedsgerichten usw. brauchen wir Sachverständige; solange wir unser Personal und die uns zur Verfügung stehenden Mittel nicht verdoppeln können, werden wir nicht in der Lage sein, wirksame Arbeit zu leisten. Viele Gewerkschaften haben großzügige Beiträge zur Förderung unserer regionalen Tätigkeit geleistet. Bei aller Anerkennung dieser Leistungen kann ich nicht umhin festzustellen, daß wir nur dann mit konkreten Ergebnissen rechnen können, wenn wir genügend Mittel besitzen, um Pläne für die nächsten fünf Jahre entwickeln zu können. Eine Organisation wie die ITF sollte nicht von der Hand in den Mund leben müssen; sie müßte mit regelmäßigen stabilen Einkünften rechnen können, selbst wenn zu diesem Zwecke Sonderbeiträge für regionale Tätigkeit eingeführt werden müssen.

Wie die Kollegen Becu und Oldenbroek bereits erwähnt haben, ist eine Koordination der regionalen Tätigkeit der beiden Organisationen eine unerläßliche Voraussetzung für den Erfolg. Jetzt ist die Zeit da, wo wir unsere Arbeitnehmer organisieren müssen. Unsere Gewerkschaften sind bereit, ihren Beitrag zum Aufbau einer freien demokratischen Arbeiterbewegung zu leisten. Von der ITF erwarten wir lediglich Anleitungen, um zu vermeiden, daß wir die Irrtümer wiederholen, die die jetzt mächtigen Gewerkschaften der westlichen Welt im Anfangsstadium ihrer Entwicklung begangen haben. Die gut organisierten Mitglieder der ITF müssen den unorganisierten helfen, da die Gewerkschaftsbewegung sie vor Armut und Unterdrückung schützen kann. Gesunde Grundsätze kann man mit festen Säulen vergleichen, auf denen man das Haus einer Gewerkschaftsbewegung errichten kann. Wir müssen daher alle der ITF helfen, denn ich bin überzeugt, daß sie mit den richtigen Werkzeugen in der Hand ihre Arbeit auch erfolgreich bewältigen kann.

J. D. Akumu (Transportarbeitergewerkschaften von Kenia): Ich habe mich neuerdings zum Wort gemeldet, um die Notwendigkeit der Intensivierung der Tätigkeit der ITF in Afrika zu unterstreichen. Niemand weiß bei uns, ob Nordafrika den Kommunisten ausgeliefert werden soll. Wir wissen lediglich, daß dort eine Unterwanderung durch die Kommunisten stattfindet und daß sie bereits die führenden Stellen im arabischen Gewerkschaftsbund innehaben. Dadurch wird die Entwicklung einer freien Gewerkschaftsbewegung in Ost- und Zentralafrika bedroht. Ich

glaube daher, daß wir sobald wie möglich ein Büro in Nordafrika eröffnen sollten, um einen Beitrag zur gewerkschaftlichen Erfassung der dortigen Arbeiterschaft zu leisten, bevor die Kommunisten weitere Fortschritte erzielen können.

Eines der schwierigsten Probleme, die unsere Organisationen in Afrika zu lösen haben, ergibt sich aus der rassenmäßigen Diskriminierung, die von jenen, die die freie Welt vernichten wollen, immer wieder als Argument gegen uns ins Treffen geführt wird. Wenn wir daher diese Diskriminierung sobald wie möglich aus der Welt schaffen können, helfen wir uns nicht nur selbst, sondern leisten einen Beitrag zur Rettung der freien Welt.

Wir freuten uns alle über den Besuch unseres Generalsekretärs und wissen seine Kenntnis unserer Probleme sehr zu schätzen. Wie er gestern erwähnte, weiß er, daß es in Afrika noch immer Menschen gibt, die nicht wissen, wo ihre nächste Mahlzeit herkommen soll. Ich möchte lediglich hinzufügen, daß es in meiner eigenen Heimatstadt etwa 30000 Arbeiter gibt, die nicht einmal wissen, wo für sie am nächsten Abend eine Schlafgelegenheit vorhanden sein wird.

In Afrika müssen wir an vielen Fronten kämpfen, sowohl gegen die Feinde der Freiheit als auch gegen die Armut. Wir müssen aber auch einen Kampf gegen die Unwissenheit führen, und aus diesem Grunde müßte meines Erachtens auf dem Gebiete der Schulung und Bildung mehr getan werden. Dazu sind nicht nur mehr Regionalbüros erforderlich, sondern auch regelmäßige Besuche erfahrener Gewerkschafter, da die Kontakte mit derartigen Kollegen uns beim Aufbau von Gewerkschaften unter einer verantwortungsbewußten Führung sehr behilflich sein würden.

S. de A. Pequeno (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Die Gewerkschaftsbewegung in Lateinamerika hat in den vergangenen zwei Jahren zweifellos große Fortschritte erzielt. Selbst wenn sie im Tätigkeitsbericht nur als relativ bezeichnet werden, halten wir sie für recht befriedigend. Man muß sich die Tatsache vor Augen halten, daß wir in Lateinamerika in den letzten Jahren unter verschiedenen Diktaturen zu leiden hatten, auch bei uns in Brasilien. Auch in Peru, Argentinien, Venezuela und Kolumbien konnten totalitäre Elemente die Macht an sich reißen. Ihr gemeinsames Ziel war die Unterdrückung der Gewerkschaftsbewegung, aus welchem Grunde die ITF und der IBFG häufig Kollegen zu Hilfe kommen mußten, die ihrer Freiheit und Verdienstmöglichkeiten beraubt worden waren. Dafür sind wir aufrichtig dankbar.

Diese Tatsachen möchte ich meinen Kollegen aus anderen Weltteilen in Erinnerung bringen, damit sie sich beim Studium des Berichtes, in dem von verhältnismäßig befriedigenden Fortschritten die Rede ist, ein richtiges Bild von der Lage machen können. Solange es keine gewerkschaftliche Freiheit und keine Möglichkeit der Schulung von Gewerkschaftsführern gab, konnten wir keine konkreten Fortschritte erzielen. Man darf auch nicht vergessen, daß wir nicht die gleiche Erfahrung aufwiesen wie unsere amerikanischen und kanadischen Kollegen, von unseren Freunden in Europa gar nicht zu reden. Nichtsdestoweniger hoffen wir zuversichtlich, auch bei uns das gewerkschaftliche Bewußtsein erwecken zu können, das unserer Bewegung und ihren Führern ungestörtes Arbeiten und Unabhängigkeit gewährleistet.

Selbstverständlich stellt sich die Frage, auf welche Weise man Gewerkschafter, die sich zwangsläufig den Verhältnissen unter einer Diktatur anpassen mußten, zu noch größeren Anstrengungen anspornen könnte. An Mut mangelt es uns Südamerikanern nicht, wohl aber an den wesentlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche organisatorische Tätigkeit. Tüchtige Gewerkschaftsführer sind bei uns Mangelware. Die gewerkschaftliche Schulung läßt viel zu wünschen übrig und man hat vielfach noch nicht das richtige Verständnis für die Bedeutung des Grundsatzes „Alle für einen, einer für alle“. Aus diesem Grunde hatte ich, als ich mich hier zum ersten Male zum

Wort meldete, beantragt, daß die ITF gemeinsam mit der ORIT in den Ländern unseres Weltteils eine größere Zahl von Lehrgängen veranstalten sollte. Als Mitglied des Exekutivkomitees weiß ich, daß die Verwirklichung derartiger Projekte Geld kostet. Ich weiß auch, daß dazu Zeit erforderlich ist, wenn wir wirklich etwas erreichen wollen, das der Mühe wert ist. Nichtsdestoweniger glaube ich, daß wir uns dieser Aufgabe nicht entziehen können, da wir sonst keinen ausschlaggebenden Beitrag zur Schaffung einer weltweiten freien Gewerkschaftsbewegung leisten können. Ferner bitte ich den Kongreß um Befürwortung des Entwurfs der von den hier vertretenen lateinamerikanischen Organisationen beantragten Resolution, in der die Schaffung einer für unseren Weltteil zuständigen Regionalorganisation unter den Auspizien der ITF verlangt wird. Ihr würdet uns damit behilflich sein, eine starke, geeinte lateinamerikanische Gewerkschaftsbewegung aufzubauen, die sich auf die von der ITF vertretenen Grundsätze stützen würde.

Der Generalsekretär: Ich bitte die vier Sachverständigen, die Kollegen Kühne, Mikkelsen, Seton und Gilbert, auf die Rednertribüne zu kommen. Ich bin überzeugt, daß ihnen die einstimmige Annahme des Berichtes, der das Ergebnis ihrer Arbeit ist, große Genugtung bereitet. Dennoch aber glaube ich nicht, daß wir zur Tagesordnung übergehen können, ohne ihnen unseren aufrichtigen Dank für die von ihnen geleistete hervorragende Arbeit auszusprechen. Am Anfang wußten wir überhaupt nicht, wo wir die Sachverständigen, die wir brauchten, ausfindig machen könnten. Es war sogar davon die Rede, Sachverständige außerhalb der Gewerkschaftsbewegung zur Mitarbeit heranzuziehen. Da stellte sich jedoch heraus, daß sie in unseren eigenen Reihen vorhanden waren. Jetzt können wir feststellen, das wir gewiß keine tüchtigeren Mitarbeiter hätten finden können. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wieviel Sitzungen des Sachverständigenausschusses stattfinden und wieviel Kompromißlösungen gefunden werden mußten. Jedenfalls läßt der Erfolg der Arbeit dieser Kollegen nichts zu wünschen übrig.

Wir müssen aber auch den vier Mitgliedsverbänden danken, die uns diese Sachverständigen so bereitwillig und vollkommen unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatten, nämlich die Gewerkschaft des Kollegen Gilbert, die französische Föderation der Arbeitnehmer öffentlicher Verkehrsbetriebe, die deutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, der Kollege Dr. Kühne angehört, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die Kollege Mikkelsen verfügbar machte und schließlich der niederländische Verband der Arbeitnehmer im Binnenverkehr, aus dessen Reihen Kollege Seton kommt. Unser Dank gebührt auch den Führern dieser Gewerkschaften, die es ihren Sachverständigen ermöglichten, bis zu drei Viertel ihrer Arbeitszeit diesem Bericht zu widmen. Da wir unseren Kollegen in keiner Weise das vergelten können, was sie für uns getan haben, glaube ich, daß wir ihnen lediglich als Symbol unserer aufrichtigen Anerkennung ihrer Arbeit ein kleines Geschenk überreichen können. Viel ist es ja nicht. Da diese Kollegen bei ihrer Arbeit so viele Bleistifte und sonstige Schreibgeräte verbraucht haben, geben wir ihnen neue.

Der Vorsitzende: Ich bitte nun Kollegen Webber um Einführung des Berichtes zu Punkt 8 der Tagesordnung: Mitgliedsbeiträge.

P. de Vries (Vorsitzender und Berichterstatter der Sektion der Hochseefischer): Es gereicht mir zur besonderen Freude, dem Kongreß den Bericht über die Konferenz der Sektion der Hochseefischer vorlegen zu dürfen. Daraus geht eindeutig hervor, daß wir in den vergangenen zwei Jahren ziemlich viel für diese Arbeitnehmer erreichen konnten. Da Einzelheiten im Bericht enthalten sind, möchte ich mich auf einige wenige kurze Kommentare beschränken.

Zu unseren wichtigsten Aufgaben während der Berichtszeit zählte die Revision unseres internationalen Programms der Hochseefischer. Das erste Programm dieser

Art wurde von der ITF im Jahre 1948 in Oslo angenommen und bildete seither die Grundlage für die Tätigkeit unserer Sektion. Das abgeänderte Programm wurde als Ergebnis von zwei Sektionskonferenzen gutgeheißen, und wir können mit Berechtigung mit weiterem Erfolg in der Zukunft rechnen. Die bisher erzielten Fortschritte sind in erster Linie den Bemühungen der ITF im Rahmen der IAO und ihres von mir bereits erwähnten Sachverständigenausschusses für die Fischwirtschaft zu verdanken.

Diese vorbereitende Arbeit gipfelte in der 42. Internationalen Arbeitskonferenz im vergangenen Juni in Genf, die die Entwürfe von drei Übereinkommen billigte, die sich auf Belange der Hochseefischer beziehen, nämlich Mindestalter beim Eintritt in den Beruf, ärztliche Untersuchungen und Heuerverträge. Ein weiteres wichtiges Ergebnis war die Annahme einer Resolution, in der die Errichtung eines besonderen Ausschusses gefordert wird, der – wie wir hoffen – zu einer regelmäßigeren Behandlung von Fragen der Hochseefischer im Rahmen der IAO und demgemäß zu einer wesentlichen Verbesserung der sozialen Bedingungen der Hochseefischer führen wird.

Von Bedeutung war ferner die Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen im Frühjahr dieses Jahres. Die Bedeutung ihrer Zielsetzung, nämlich die Vereinheitlichung des internationalen Seerechts, für die Fischwirtschaft und Schifffahrt bedarf keiner weiteren Erläuterung. Außerdem beschäftigte sich diese Konferenz mit der strittigen Frage der Hoheitsgewässer. In Anbetracht der umfangreichen Pressemeldungen über diese Angelegenheit brauche ich hier auf die Auswirkungen dieses Problems auf die Interessen der Fischer nicht weiter einzugehen. Es bildete den Gegenstand einer überaus interessanten Diskussion auf der Sektionskonferenz und aus den dort formulierten Richtlinien dürfte ersichtlich sein, daß wir uns der besonderen Schwierigkeiten vollauf bewußt sind, die sich in Ländern ergeben, deren Wirtschaft besonders von der Fischerei abhängig ist. Eine besondere Resolution über diesen Gegenstand wird dem Kongreß vorgelegt, und ich hoffe, daß diese wichtige Resolution und der Bericht über die Sektionskonferenz vom Kongreß einstimmig gebilligt werden.

L. White (Sonderbeauftragter der Seeleutesektion): Im Zusammenhang mit dem Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektion der Seeleute und Hafentarbeiter muß vor allem betont werden, daß die auf der Konferenz gefaßten Beschlüsse ganz klar die beiden Fronten aufzeigen, an denen die ITF ihren Kampf gegen die Schattenflaggen fortzusetzen beabsichtigt. Er begann vor zehn Jahren und wenn es uns auch bisher nicht gelungen sein mag, eine rückläufige Tendenz der unter diesen Flaggen eingesetzten Tonnage herbeizuführen, kann keinerlei Zweifel darüber bestehen, daß wir durch unsere unablässigen Bemühungen die Aufmerksamkeit der Regierungen, verschiedener internationaler Gremien und Organisationen der Reeder und Seeleute auf dieses Problem gelenkt haben. Die Kampagne der ITF wird demnach erstens durch gewerkschaftspolitische Maßnahmen und zweitens durch Intensivierung unserer Interventionen bei Regierungen usw. fortgesetzt.

Was gewerkschaftspolitische Maßnahmen betrifft, haben sich die Seeleute und Hafentarbeiter einstimmig mit einem allgemeinen Boykott von Schiffen unter Schattenflaggen einverstanden erklärt, dessen Termin vom Fair Practices Ausschuß festzusetzen sein wird.

Die Verwirklichung der zweiten Resolution, in der eine genauere Umschreibung des Begriffes des „echten Zusammenhangs“ verlangt wird, kann den Regierungen eine Möglichkeit bieten, gegen Schiffe vorzugehen, die in den Registern von Ländern eingetragen sind, die keinerlei Verantwortung für den Einsatz dieser Schiffe, die Sicherheit der Besatzung usw. übernehmen.

Die dritte Resolution ist eigentlich als Ausgangspunkt für die Entwicklung einer gemeinsamen Politik der nordeuropäischen Länder im Hinblick auf eine Interven-

tion bei der amerikanischen Regierung gedacht, um diese zu einer Änderung ihrer Seefahrtspolitik zu veranlassen, die bisher den Eintragungen von Schiffen in den Registern der Panlibhonorländer Auftrieb verliehen hat. Gegen diese Politik haben die amerikanischen Gewerkschaften von allem Anfang an Stellung genommen. Wenn die von uns beantragte dreigliedrige Konferenz tatsächlich einberufen wird, wäre das ein beträchtlicher Fortschritt, durch den auch der Regierung der USA die ihrer gegenwärtigen Politik innewohnenden Gefahren vor Augen geführt werden würden.

Der Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafnarbeiter wird daraufhin einstimmig angenommen. Der Vorsitzende teilt mit, daß nunmehr alle Berichte der Sektionen behandelt worden seien.

Nach einer kurzen Unterbrechung tritt der Kongreß wieder zusammen, um über die Resolution zur Denkschrift der ITF „Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene“ abzustimmen. Die nachstehend angeführte Resolution wird einstimmig gebilligt:

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 23. Juli bis 31. Juli 1958 in Amsterdam

begrüßt

den von der ITF erstellten „Bericht über verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene“, der geeignet ist, den ITF-Verbänden bei ihren Anstrengungen zur Herbeiführung einer echten Zusammenarbeit unter den Verkehrsträgern als Leitfaden zu dienen.

Der Kongreß stellt fest,

daß dieser Bericht in seinem ersten Teil über die Koordinierung des Binnenverkehrs eine Grundkonzeption aufzeigt, die den angeschlossenen Verbänden auf nationaler und internationaler Ebene richtungweisend sein wird. Die im zweiten Teil über Sonderprobleme der Koordinierung und im dritten Teil über verkehrspolitische Probleme im Zuge der wirtschaftlichen Integration Europas gegebene Darstellung wird den Verbänden die weitere Behandlung dieser Probleme und eine gegenseitige Abstimmung über die nationalen Grenzen hinaus ermöglichen und damit die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes, den die ITF-Verbände anstreben, erleichtern.

Der Kongreß ersucht

die Exekutive, für die Weiterbehandlung dieser Probleme auf europäischer Ebene die geeignete, regionale Arbeitsgrundlage zu schaffen, die sowohl die Zusammenarbeit im „Verkehrsausschuß Gemeinsamer Markt ITF“, als auch die Berücksichtigung der Verkehrsprobleme der übrigen europäischen Länder und Mitgliedsverbände gewährleistet.

Der Kongreß fordert

die Regierungen und internationalen Institutionen auf, den ITF-Verbänden im Rahmen der wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen Europas die ihrer Stärke und der Bedeutung der Verkehrsprobleme entsprechende Vertretung einzuräumen und damit zu dokumentieren, daß das Ziel der wirtschaftlichen Einigung Europas tatsächlich darin besteht, den Wohlstand der arbeitenden Menschen zu fördern.

Der Generalsekretär: Ich möchte den Kongreß darauf aufmerksam machen, daß dem Exekutivkomitee zwei Resolutionen über die Koalitionsfreiheit in Argentinien und Ekuador unterbreitet worden sind. Obwohl die hierfür vorgesehene Frist abgelaufen war, beschloß das Exekutivkomitee, diese Resolutionen dennoch zu prüfen, da es sich der Tatsache bewußt war, daß die antragstellenden Kollegen, die zum ersten Male einem Kongreß der ITF beiwohnen, nicht mit allen Einzelheiten der Geschäfts-

ordnung vertraut sind. Das Exekutivkomitee empfiehlt dem Kongreß, die beiden Resolutionen anzunehmen.

Der Kongreß billigt hierauf einstimmig die folgenden Resolutionen:

Resolution über Probleme der Eisenbahner von Ekuador:

„In Anbetracht der Tatsache,

daß die Föderation der Eisenbahner von Ekuador der ITF bereits 1949 angehörte, obwohl sie später infolge der dort während längerer Zeit herrschenden politischen Verhältnisse ihre gewerkschaftliche Tätigkeit so gut wie vollständig einstellen mußte, daß die wichtigste Eisenbahnergewerkschaft, „Eloy Alfaro“, nach ihrer willkürlichen Auflösung auf Anordnung des ehemaligen Präsidenten Velasco Ibarra vor kurzem neu gegründet wurde,

und die ITF den für die Reorganisation der Gewerkschaft verantwortlichen demokratischen Elementen seinerzeit nach besten Kräften behilflich war,

bringt der 25. Kongreß der ITF, vom 23. Juli bis 31. Juli 1958 in Amsterdam die Hoffnung zum Ausdruck,

daß die gerichtlichen Instanzen von Ekuador die Forderungen der rund 1500 von der Eisenbahnverwaltung aus finanziellen Gründen entlassenen Arbeitnehmer einer zufriedenstellenden Regelung zuzuführen werden,

anerkennt die gewerkschaftsfreundliche Haltung des Präsidenten der Republik und des Ministers für öffentliche Arbeiten, besonders den Transportarbeitern und somit den Eisenbahnern gegenüber,

stellt jedoch fest, daß der normalen Tätigkeit der Gewerkschaft „Eloy Alfaro“ von seiten der Eisenbahnverwaltung, die sich sogar über die Bestimmungen der Sozialgesetzgebung hinwegsetzt, Hindernisse in den Weg gelegt werden,

ersucht den Präsidenten der Republik, den Minister für öffentliche Arbeiten und den Generaldirektor der Eisenbahn, der Eisenbahnergewerkschaft „Eloy Alfaro“ die Handlungsfreiheit zu gewähren, auf die sie gemäß der Verfassung und Arbeitsgesetzgebung Anspruch hat, damit sie sobald wie möglich ihre frühere Stellung und Stärke wieder erreichen könne.

Der Kongreß bestätigt ferner, daß die ITF fest entschlossen ist, ihrem ehemaligen Mitgliedsverband so lange ihren Beistand zuteil werden zu lassen, bis er von der Eisenbahnverwaltung ohne jeden Vorbehalt als vertretungsbefugtes Organ der Eisenbahner anerkannt und somit in die Lage versetzt wird, mit ihr als gleichberechtigter Verhandlungspartner die zahlreichen Beschwerden des Personals zu besprechen, zu denen die gegenwärtige Haltung der Eisenbahnverwaltung Anlaß gibt.

Resolution über die Koalitionsfreiheit in Argentinien

In Anbetracht der Tatsache,

daß das Sekretariat der ITF aus verlässlichen Quellen Meldungen über Versuche von der Demokratie feindlich gesinnten Elementen, neuerdings die Macht in der freien Gewerkschaftsbewegung Argentiniens an sich zu reißen, erhalten hat,

daß Gesetzentwürfe, mit denen sich die argentinische Regierung derzeit beschäftigt, eine Gefährdung der Autonomie der freien Arbeiterbewegung beinhalten,

erklärt sich der Kongreß der ITF vom 23. bis 31. Juli 1958 in Amsterdam

solidarisch mit den demokratischen Gewerkschaften Argentiniens und insbesondere mit der der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaft „La Fraternidad“ in ihrem Kampfe um Verteidigung ihrer Freiheit und Abwehr der Übergriffe reaktionärer Gruppen,

der Kongreß fordert ferner eine eingehende Beratung der Entwürfe von Gewerk-

schaftsgesetzen im Rahmen der zuständigen gesetzgebenden Organe, wobei der Stellungnahme der freien Gewerkschaften Rechnung zu tragen ist,

Der Kongreß erachtet es als unerläßliche Voraussetzung, daß die Handlungsfreiheit der Gewerkschaften durch die als Ergebnis der vorerwähnten Beratungen verabschiedeten Gesetze in keiner Weise beeinträchtigt wird und

beschließt, diese Resolution weitesten Kreisen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und sie auch an die Regierung Argentiniens weiterzuleiten.

Kollege Becu bringt hierauf einer Reihe von ehemaligen Mitarbeitern und Freunden der ITF seine Anerkennung der von ihnen geleisteten Arbeit zum Ausdruck: Als Zeichen des Dankes der ITF wird der Kollegin Lily Krier (Luxemburg) sowie den Kollegen Karl Weigl, A. Thaler (Österreich), J. Brautigam, G. Joustra, A. Treurniet (Niederlande) und J. Jarrigion (Frankreich) das goldene Abzeichen der ITF überreicht.

Kollege Becu teilt mit, daß aus Großbritannien zwei Kandidaten für die Wahl in das Exekutivkomitee vorgeschlagen worden sind, nämlich die Kollegen Cousins und Greene. Da die Satzungen der ITF nur einen Kandidaten je Land vorsehen, findet eine Sonderabstimmung zur Wahl des britischen Kandidaten statt.

Der Kongreß erklärt sich einstimmig mit der Wahl der folgenden Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses einverstanden: A. Hallworth (Lokführer und Heizer, Großbritannien), D. S. Tennant (Offiziere der Handelsmarine und Zivilluftfahrt, Großbritannien), W. J. P. Webber (Eisenbahnangestellte, Großbritannien) und T. Yates (Seeleute, Großbritannien).

Ebenfalls einstimmig erfolgt die Wahl der Rechnungsprüfer R. Gunter (Eisenbahnangestellte) und C. W. Evans (Eisenbahner), beide Großbritannien.

Zum Generalsekretär wird Kollege Becu einstimmig wiedergewählt.

Der Generalsekretär: Ich danke euch allen aufrichtig für das Vertrauen, das Ihr durch meine Wiederwahl zum Ausdruck gebracht habt. Ich bin mir der Verantwortung, die sich daraus für mich ergibt, in vollem Umfange bewußt. Versprechen kann ich nur, daß ich mich nach besten Kräften bemühen werde, die Interessen der Transportarbeiter der Welt zu wahren. Ich hoffe, bis zum nächsten Kongreß den Beweis dafür zu erbringen, daß ich mich Eures Vertrauens würdig gezeigt habe.

Der Kongreß beschließt einstimmig, daß der Sitz der ITF weiterhin in London bleiben soll.

Da keine Vorschläge über den Ort des nächsten Kongresses vorliegen, erklärt sich der Kongreß mit der Anregung des Vorsitzenden einverstanden, das Exekutivkomitee hierüber entscheiden zu lassen.

J. Brautigam: Im Namen von uns allen, die die Ehre haben, diesem Kongreß als Gäste der ITF beiwohnen zu dürfen, möchte ich Euch, dem Exekutivkomitee und unseren Gastgebern, den niederländischen Gewerkschaften, herzlich danken. Als ältester der ehemaligen Mitarbeiter der ITF habe ich ihren Aufstieg mit größter Aufmerksamkeit und Anteilnahme verfolgt. Einem Kongreß in Amsterdam wohnte ich schon vor 54 Jahren, im Jahre 1904, bei. Damals versammelten sich die wenigen Delegierten aus einer bescheidenen Anzahl von Ländern in einem kleinen Saal und kein Minister war zur Begrüßung des Kongresses erschienen. Seither hat sich die ITF nicht nur zu einer starken, sondern zu einer auch von Arbeitgebern und Regierungen respektierten Organisation entwickelt. Wir hoffen, daß es Euch gelingen wird, alle Transportarbeiter in einer Welt der Freiheit, des Friedens und des Wohlstandes zu vereinigen.

H. Düby (Schweiz, Eisenbahnerverband): Mir fällt die große Ehre zu, im Namen des Exekutivkomitees und im Namen des gesamten Kongresses einige Worte an unseren

Freund und Präsidenten Hans Jahn zu richten. Kollege Jahn kam hierher als Präsident der ITF. Wenn wir uns nun von ihm als Vorsitzender der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verabschieden, dann wollen wir uns den Lebenslauf dieses großen Eisenbahners und Sozialisten nochmals kurz vor Augen führen.

Schon im Alter von 18 Jahren war Hans Jahn als junger Schmied bereits gewerkschaftlich und politisch tätig. Er kann daher heute auf eine 55jährige aktive Tätigkeit in der Arbeiterbewegung der Welt zurückblicken. 1921, nach Abschluß des ersten Weltkrieges und seiner Wirren bewährte sich Hans Jahn bereits als der Verbandsorganisator der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und 1933, nach Übernahme der Gewerkschaften durch Hitler in Deutschland arbeitete Hans Jahn sofort illegal, bis ihm die Nazis 1935 auf die Spur kamen und er mit seiner tapferen Frau nach Holland flüchten mußte. Amsterdam, Antwerpen und Luxemburg waren die Stationen seines Aufenthalts, bis ihn durch die Ereignisse des Krieges die Nazis zur weiteren Flucht über Spanien nach Portugal und London zwangen. Seiner Frau Frieda Jahn indessen war die Flucht nicht geglückt und sie hat dann in einem Zuchthaus nach dem andern und schließlich noch im Konzentrationslager Ravensbrück die 5 schwersten Jahre ihres Lebens verbracht. Wir sprechen auch bei dieser Gelegenheit Frau Jahn unsere Hochschätzung und unsere Bewunderung aus für den Mut, den sie in jener Zeit an den Tag gelegt hat. Hans Jahn selbst war in London wieder illegal gewerkschaftlich tätig und gab zusammen mit Edo Fimmen eine illegale deutsche Gewerkschaftszeitung heraus. Nach Kriegsende kehrte er sofort nach Deutschland zurück, um seine Eisenbahnergewerkschaft wieder aufzurichten, deren erster Vorsitzender er wurde. Neben seiner gewerkschaftlichen Arbeit war Hans Jahn auch politisch tätig. Er gehört seit 1948 dem Deutschen Bundestag an und ist außerdem noch seit Jahren Vizepräsident der Deutschen Bundesbahn.

Neben seiner hervorragenden Arbeit in seiner eigenen Gewerkschaft und im Deutschen Gewerkschaftsbund war er aber vor allem auch in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation tätig. Während des Krieges war er Mitglied des provisorischen Generalrats und im Jahre 1950 ist er auf dem Stuttgarter Kongreß zum Mitglied des Exekutivkomitees gewählt worden. 1954 folgte in London die Wahl zum Vizepräsidenten und nach dem Tode unseres hochverehrten und unvergessenen Kollegen Arthur Deakin wurde er im Mai 1955 Geschäftsführender Präsident. Am Wiener Kongreß 1956 wurde Kollege Hans Jahn als Präsident der ITF bestätigt.

Was wir vor allem bei Hans Jahn hochschätzen, ist seine klare, demokratische Haltung. Hans Jahn hat in Tat und Wort sein Leben lang unbeirrbar, entschlossen und mutig gegen die Diktatur in jeder Form und in jeder Färbung gekämpft. Dafür danken wir ihm ganz besonders. Seine Haltung wurde in seinem Vaterlande dadurch geehrt, daß er aus der Hand von Bundespräsident Heuss das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik entgegennehmen durfte. Kollege Jahn hat es auch in ungewöhnlicher Weise verstanden, während der Jahre der Diktatur und des Krieges den Kontakt mit der freien Welt herzustellen. Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches seligen Angedenkens ging Hans Jahn daran, mit ungebrochener Kraft und frischem Mut die Gewerkschaften in Deutschland neu aufzubauen und wenn wir heute die GdED, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands betrachten, dann darf Kollege Hans Jahn mit Stolz auf sein Werk blicken.

Wir danken dem abtretenden Präsidenten der ITF von ganzem Herzen für seine Arbeit, seine Haltung in der schweren Zeit der Unterdrückung und des Krieges, und wir danken ihm für seine Treue zur internationalen Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen und zur ITF im besonderen. Wir wünschen Hans Jahn und seiner Frau Frieda Jahn noch viele Jahre gemeinsamen Lebens in voller Gesundheit.

Lieber Hans, es freut mich ganz besonders, Dir im Namen des Exekutivkomitees das goldene Abzeichen der ITF überreichen zu dürfen.

W. J. P. Webber (Vereinigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe, Großbritannien): Im Namen des Kongresses möchte ich mich dem Dankvotum des Kollegen Düby an unseren nunmehr von seinem Amte zurücktretenden Präsidenten Hans Jahn anschließen. Zu den treffenden Ausführungen des Kollegen Düby kann man eigentlich nicht viel hinzufügen.

Jeder Abschied fällt schwer, besonders von einem Mann, der der Arbeiterbewegung während mehr als einem halben Jahrhundert unentwegt treue Dienste geleistet hat. Alles, was er für uns getan hat, war gekennzeichnet durch unbedingte Aufrichtigkeit, Loyalität und unglaublichen Mut.

Hans Jahn wird seinen Nachfolgern ein glänzendes Beispiel sein und die schwierigen Zeiten, in denen er tätig war, werden späteren Generationen in unauslöschlicher Erinnerung bleiben. Er hat uns den Weg geebnet und jetzt liegt es an uns, ihn mit der gleichen Zuversicht wie Hans Jahn weiter zu verfolgen.

Wenn er später einmal auf die Jahre seiner aktiven Tätigkeit zurückblickt, wird er, wie wir hoffen, es stets in dem Bewußtsein tun, daß alles der Mühe wert war und daß er eine Leistung vollbrachte, die außer ihm niemand vollbringen konnte.

Wir wünschen ihm noch viele Jahre eines glücklichen Ruhestandes und versichern ihm, daß seine unzähligen Freunde die Zeit seines Wirkens und seiner Arbeit für die ITF nie vergessen werden.

S. de A. Pequeno (Brasilianische Föderation der Arbeiter im Binnenverkehr): Die Vertreter Lateinamerikas können diese Gelegenheit nicht vorbegehen lassen, um Dir, Kollege Jahn, im Namen aller dortigen Gewerkschaften ihre aufrichtige Anerkennung Deiner hervorragenden Leistungen als Präsident auszusprechen. Als wir Dich zum Präsidenten wählten, waren uns Deine Arbeit in der Vergangenheit, Dein Mut und Dein unermüdlicher Einsatz für die Demokratie bereits bekannt. Jetzt können wir nur hoffen, einen Nachfolger zu finden, der sich Deiner würdig erweisen wird.

Der Vorsitzende: Werte Kollegen! Ich habe nicht gewußt, was hier vor sich geht. Jetzt weiß ich es. Ob alles Gute und Schöne, was gesagt worden ist, der Wahrheit entspricht, muß ich euch überlassen. Ich habe es als meine Pflicht erachtet, der Gewerkschaftsbewegung treu bis zum Letzten zu sein und habe versucht, diese Pflicht zu erfüllen mit Unterstützung meiner Frau, Frieda Jahn.

Die Freunde Düby, Webber und Pequeno bitte ich noch, hierher zukommen. Kollege Becu hat veranlaßt, daß wir fotografiert werden.

Der Vorsitzende ersucht Kollege Yates um Berichterstattung über das Ergebnis der Wahl des britischen Kandidaten für das Exekutivkomitee.

T. Yates (Britischer Seeleuteverband): Kollege Cousins hat 1 553 300 Stimmen auf sich vereinigt und Kollege Green 1 188 600, Stimmenthaltungen 71 600. Britischer Kandidat für die Wahl in das Exekutivkomitee ist somit Kollege Cousins.

Vor der Wahl der Mitglieder des Exekutivkomitees macht der Generalsekretär darauf aufmerksam, daß sechs der dreizehn Kandidaten Eisenbahner sind. Da keine Sektion laut Satzungen der ITF mehr als die Hälfte der Sitze im Exekutivkomitee für sich in Anspruch nehmen darf und das Exekutivkomitee aus zehn Mitgliedern bestehen soll, werde einer der Delegierten der Eisenbahner zurücktreten müssen. Kollege Bono (Argentinien) verzichtet freiwillig auf seine Kandidatur. Es bleiben demnach zwölf Kandidaten übrig, davon fünf Eisenbahner. Nach der Abstimmung wird die Sitzung um 12.15 unterbrochen.

Donnerstag, 31. Juli 1958

Nachmittagsitzung

Nach Eröffnung der Sitzung um 14.30 ersucht der Vorsitzende Kollege Yates um Bekanntgabe des Wahlergebnisses.

T. Yates (Britischer Seeluteverband): Das Wahlergebnis lautet wie folgt: Gültige Stimmen 2 641 900, ungültige Stimmzettel 5 000, nicht benutzte Stimmzettel 5 800. Auf die einzelnen Kandidaten entfielen die folgenden Stimmenzahlen: F. Cousins (Großbritannien), 2 641 500; H. J. Kanne (Niederlande) 2 635 900; F. Laurent (Frankreich), 2 597 400; A. E. Lyon (USA), 2 594 900; H. Düby (Schweiz), 2 593 100; R. Dekeyzer (Belgien), 2 592 900; P. Seibert (Deutschland), 2 547 900; J. Matejcek (Österreich), 2 540 600; G. Hauge (Norwegen), 2 270 600; S. Klinga (Schweden), 2 003 600; E. Borg (Dänemark), 1 290 100; J. Knight (Grenada), 86 500. In das Exekutivkomitee gewählt wurden demnach die Kollegen Cousins, Kanne, Laurent, Lyon, Düby, Dekeyzer, Seibert, Matejcek, Hauge und Klinga.

Der Vorsitzende: Ich danke Kollegen Yates für seinen Bericht und nehme das Ergebnis der Wahl der Mitglieder des neuen Exekutivkomitees zur Kenntnis. Ich gratuliere ihnen zu ihrer Wahl und wünsche ihnen allen den besten Erfolg bei ihrer Arbeit.

Es obliegt mir nur noch, nachdem wir unsere Arbeit vollbracht haben, ein letztes Wort zu sagen, um den Kongreß schließen zu können. Es freut mich außerordentlich, daß die gute Kongreßdisziplin es uns ermöglicht hat, den Kongreß früher abzuschließen als vorgesehen war.

Es obliegt mir aber darüber hinaus, den Mitgliedern des Vorbereitenden Ausschusses zu danken, der die Arbeit unter Leitung unseres Freundes Kieboom außerordentlich gut und geschickt geleistet hat. Auch allen übrigen niederländischen Kollegen möchte ich meinen besten Dank aussprechen.

Ich möchte nicht versäumen, in diesem Zusammenhang auch unserem Generalsekretär Omer Becu für die geleistete Vorarbeit und seine unermüdliche Tätigkeit während des Kongresses den Dank der Kongreßteilnehmer auszusprechen.

Einbeziehen in meinen Dank möchte ich auch das Personal des Kongreßsekretariats, darunter fünf Kollegen, die schon vor dem Kriege im Sekretariat der ITF tätig waren, die Dolmetscher und Übersetzer sowie das technische Personal. Mein Dank gebührt ferner unseren Freunden von der Presse und vom Rundfunk, die dazu beigetragen haben, die Verhandlungen des Kongresses der freien Presse in aller Welt zugänglich zu machen. Allen diesen Mitarbeitern und Freunden, noch einmal zum Schluß zusammenfassend: habt Dank für eure Arbeit und eure Mühe!

Als Gewerkschafter haben wir in der ganzen Welt eine Aufgabe zu erfüllen, nämlich das Streben nach sozialer Sicherheit und sozialer Gerechtigkeit. Sobald uns das gelingt, dann haben wir das größte Ziel der Menschheit erreicht. Denn dann wird niemand, kein Volk, kein Land, kein Mensch wird daran denken, durch kriegerische Auseinandersetzungen und Unterdrückung anderer Völker seinen eigenen Lebensstandard zu verbessern. Darum dienen wir dem Frieden, und der Erhaltung des Weltfriedens im allgemeinen. Deshalb erlaube ich mir die Feststellung, daß die Arbeit der ITF in aller Welt dazu beiträgt, daß die Menschheit endlich in den Genuß des Friedens auf dieser Welt gelange. Ich behaupte sogar, wir sind der beste Friedensgarant auf der Welt überhaupt.

Wir kennen keinen Unterschied zwischen Schwarz und Weiß, wir sind alle Brüder, geeint mit dem Willen, diese beiden Ziele zu erreichen. Es muß uns ein Ansporn bei unserer Arbeit sein, daß wir es sind, die einmal die Welt befreien wollen von allem, was mit Krieg und Kriegsereignissen zu tun hat. Die durch den technischen Fort-

schritt geschaffenen Waffen sind imstande, die ganze Welt zu vernichten. Wir aber streben danach, daß dieser Fortschritt ausschließlich für friedliche Zwecke Verwendung finden möge, damit soziale Sicherheit und soziale Gerechtigkeit endlich einmal für alle Menschen auf diesem Erdball Wirklichkeit werde.

Dieser Aufgabe hat sich der Kongreß in den Verhandlungen dieser Tage unterzogen. Das ist ja das Schöne an unserer Bewegung, daß wir jetzt nach Hause zurückkehren können in dem Bewußtsein, wir haben wirklich für die gesamte Menschheit, nicht nur für die Transportarbeiter, das Beste gewollt und das Höchste geleistet. Dafür gebührt euch, Delegierte dieses 25. Kongresses der ITF, der Dank aller Menschen, die sich danach sehnen, endlich in Ruhe und Frieden leben zu können. Nicht daß sie leben wollen, um zu arbeiten, sondern daß sie arbeiten, um als Menschen leben zu können. Darauf kommt es an.

Und ich glaube, geschätzte Kollegen, es ist nicht zu viel gesagt, wenn ich der Hoffnung Ausdruck gebe, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation nach wie vor zur Vorhut der internationalen Gewerkschaftsbewegung zählt. Sie wird es bleiben, wenn wir den Geist, der hier zutage trat, weiter hineintragen, vor allem in die Kreise unserer Mitgliedschaft, damit jedes einzelne Mitglied bereit ist, das Letzte zu opfern für das große Ziel, das wir uns gesteckt haben.

Im Geiste dieser Zielsetzung erkläre ich den 25. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für geschlossen.

Schluß der Sitzung 15.00 Uhr

Liste der Delegierten

Land und Organisation :	Delegierte :	Berater :
Argentinien		
La Fraternidad (Lokpersonal)	<i>A. Bono</i>	
Australien		
Flight Stewards' Association (Kabinpersonal Luftverkehr)	<i>A. Archibald</i>	
Belgien		
Secteur cheminots de la C.G.S.P. (Eisenbahner)	<i>G. Devaux G. Premer P. De Wachter F. D'Helt J. Gilis</i>	<i>C. de Bunne</i>
Secteur Aviation de la C.G.S.P. (Luftverkehr)	<i>A. Poncelet</i>	<i>M. Verpoorten</i>
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus (Straßenbahn- und Autobuspersonal)	<i>J. Geldof P. Coche Ph. Martens</i>	
Belgische Transportarbeidersbond (Transportarbeiter)	<i>R. Dekeyzer G. Hendrickx W. Cassiers</i>	<i>L. Eggers A. de Meyer</i>
Centrale des Métallurgistes de Belgique (Bodenpersonal Luftverkehr)	<i>R. Geldof</i>	
Brasilien		
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (Transportarbeiter)	<i>S. de A. Pequeno</i>	
Britisch-Honduras		
British Honduras Development Trade Union (Hafenarbeiter)	<i>T. H. Cutierez</i>	
Dänemark		
Dansk Jernbane Forbund (Eisenbahner)	<i>P. Madsen H. Hansen N. A. Jensen</i>	<i>J. C. Kristensen</i>
Dansk Lokomotivmands Forening (Lokpersonal)	<i>S. Sunesen K. B. Knudsen</i>	
Somaændenes Forbund i Danmark (Seeleute)	<i>Sv. From Andersen B. Petersen</i>	
Dansk Arbejdsmands Forbund (Transportarbeiter)	<i>B. Christensen E. Borg E. Winther</i>	
Sofyrbodernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)	<i>H. E. Rasmussen</i>	
Dansk Locomotivmands Forbund (Lokpersonal d. Privatbahnen)	<i>K. Hansen</i>	

Land und Organisation:	Delegierte:	Berater:
Deutschland		
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	<i>H. Jahn</i> <i>Ph. Seibert</i> <i>F. Schreiber</i> <i>P. Pröh</i> <i>F. Berger</i> <i>J. Friedel</i> <i>H. Frieser</i> <i>H. Pohland</i> <i>Frl. L. Raupp</i> <i>K. Weiss</i> <i>O. Herr</i> <i>W. Kugler</i> <i>H. Loheide</i> <i>O. Rommel</i> <i>G. Schäfer</i> <i>W. Burmester</i> <i>J. Quadflieg</i>	<i>X. Bruckschlegel</i> <i>B. Kempf</i> <i>G. Kühn</i> <i>K. Mantel</i> <i>H. Tröndle</i> <i>H. Braun</i> <i>P. Distelhut</i> <i>F. Schneider</i> <i>K. Laun</i> <i>J. Mirsberger</i> <i>E. Amft</i> <i>G. Magnus</i> <i>H. Steinacker</i> <i>K. Roth</i> <i>W. Mikkelsen</i>
Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr	<i>A. Kummernuss</i> <i>H. Hildebrand</i> <i>O. George</i> <i>J. Steldinger</i> <i>W. Bruckmann</i> <i>M. Orb</i> <i>A. Dreeke</i> <i>A. Ohlenschläger</i> <i>A. Graf</i>	<i>F. Koch</i> <i>W. Nagel</i> <i>E. Seidel</i> <i>E. Hoffmann</i> <i>A. Buschkamp</i> <i>F. Thier</i> <i>G. Kugoth</i> <i>Dr. K. Kühne</i> <i>W. Edeler</i> <i>A. Nicolaisen</i> <i>H. Scheiermann</i>
Estland (Exil)		
Eesti Meremeeste Union (Seeleute)	<i>N. Metslov</i>	
Finnland		
Finska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	<i>O. Koski</i> <i>R. Tuori</i>	<i>Frl. Kotiranta</i>
Finlands Lokmannaförbund (Lokpersonal)	<i>G. W. Widing</i> <i>E. Järvi</i>	
Finlands Bilbranscharbetareförbund (Kraftfahrer)	<i>S. Koutio</i> <i>O. Aarnio</i>	<i>E. Vainio</i>
Finlands Sjömans-Union (Seeleute)	<i>N. Wälläri</i> <i>B. Johansson</i>	
Frankreich		
Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots (Eisenbahner)	<i>F. Laurent</i> <i>R. Degris</i>	
Fédération des Travaux Publics et des Transports F.O. (Luftverkehr)	<i>A. Lafond</i> <i>R. Lapeyre</i>	<i>J. Dó</i> <i>Y. Bourgoïn</i>

Land und Organisation:**Delegierte:****Berater:****Ghana**

Government Transport Workers' Union (Personal staatl. Verkehrsbetriebe) *Ch. Heymann*
(auch in Vertretung der 8 übrigen Gewerkschaften)

Ghana U. A. C. Lighterage Employees' Union (Hafenverkehr)

Adra Brothers Transport Workers' Union (Personal d. Firma Adra Bros.)

Kumasi Municipal Workers' Union (Gemeindebedienstete von Kumasi)

Ghana Railway Employees' Union (Eisenbahner)

Accra Municipal Employees' Union (Gemeindebedienstete von Accra)

Secondi-Takoradi Municipal Transport Workers' Union (Kommunale Verkehrsbetriebe von Secondi-Takoradi)

Ghana Maritime and Dock Workers' Union (Seeleute u. Hafenarbeiter)

Ghana Public Works Employees' Union (Personal öffentlicher Bauvorhaben)

Ghana Motor Union (Kraftfahrer) *W. B. Otoo*

Grenada

Seamen and Waterfront Workers' Union (Seeleute u. Hafenarbeiter) *J. Knight*

Griechenland

Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) *St. Dimitracopoulos*
A. Papazahariou

Federation of Loaders and Unloaders of Greece (Güterabfertigung) *C. Stathopoulos*

Pan-Hellenic Seamen's Federation (Seeleute) *M. Petroulis*
P. Kalapothakis
D. Benetatos

Großbritannien

Transport Salaried Staffs' Association (Angestellte d. Verkehrsbetriebe) *R. J. Gunter*
W. J. P. Webber
H. Moor
R. W. Paterson

Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokführer u. Heizer) *S. Auty*
S. R. Lunniss
A. Hallworth

Merchant Navy and Airline Officers' Association (Offiziere d. Handelsmarine u. d. Luftverkehrs) *The Rt. Hon. Lord*
Winster
D. S. Tennant
D. Carmichael

J. G. K. Gregory

Land und Organisation:	Delegierte:	Berater:
National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	<i>S. F. Greene</i> <i>C. W. Evans</i> <i>J. Curry</i> <i>H. C. Hesketh</i>	
Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	<i>F. Cousins</i> <i>E. E. Fryer</i> <i>L. Forden</i> <i>J. Ferguson</i> <i>F. J. Howell</i> <i>F. G. Page</i> <i>C. W. Prescott</i> <i>J. Slade</i>	
National Union of Seamen (Seeleute)	<i>T. Yates</i> <i>S. James</i> <i>J. Scott</i> <i>D. Macdonald</i> <i>W. McDaid</i> <i>S. Gibson</i> <i>W. Marshall</i>	<i>T. H. Goff</i>
Union of Shop, Distributive and Allied Workers (Angestellte im Han- del u. Gewerbe)	<i>G. B. Hunter</i> <i>D. McGibbon</i> <i>A. Sutherland</i> <i>L. Wrigley</i> <i>J. V. Bailey</i>	
Scottish Horse and Motormen's Asso- ciation (Schottische Fuhrleute und Kraftfahrer)	<i>J. Brannigan</i> <i>W. Wilkie</i>	
Indien		
Maritime Union of India (Schiffs- offiziere)	<i>J. D. Randeri</i>	
Island		
Sailors' & Fishermen's Union (See- leute u. Fischer)	<i>J. Sigurdsson</i>	
Israel		
Israel Seamen's Union (Seeleute)	<i>Z. Barash</i>	
National Union of Government Em- ployees (Öffentl. Bedienstete-Eisen- bahner)	<i>(auch in Vertretung</i> <i>d. Eisenbahner)</i>	
Italien		
Sindacato Italiano Unitario Ferro- vieri (Eisenbahner)	<i>F. Tamagnini</i>	<i>A. Stefani</i> <i>F. Magnano</i>
Sindacato Autonomo Unificato Fer- rovieri Italiani (Eisenbahner)	<i>B. Costantini</i>	
Federazione Italiano Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico (Transportarbeiter)	<i>E. Leolini</i>	

Land und Organisation :	Delegierte :	Berater :
Japan		
All-Japan Seamen's Union (Seeleute)	<i>T. Nishimaki</i>	
Japan Travel Bureau Workers' Union (Personal d. Reisebüros)	<i>T. Sugino</i>	
National Railway Workers' Union (Eisenbahner)	<i>N. Suzuki</i>	
Kanada		
Canadian Brotherhood of Railway Employees & Other Transport Workers (Eisenbahner)	<i>E. Robson</i> <i>J. A. Pelletier</i>	
Railway Labor Executives' Association (Föderation d. Eisenbahnverbände)	<i>F. Hall</i>	
Kenya		
East African Railway Asian Union (Asiatische Eisenbahner Ostafrikas)	<i>J. D. Akumu</i> <i>(auch in Vertretung</i>	
Transport and Allied Workers' Union (Transportarbeiter)	<i>der übrigen</i> <i>Gewerkschaften)</i>	
Railway African Union (Afrik. Eisenbahner)		
Dock Workers' Union (Hafenarbeiter)		
Kolumbien		
Sindicato de Trabajadores Avianca (Bodenpersonal Luftverkehr)	<i>E. Padilla</i>	<i>J. Caceres</i>
Kuba		
Federación Nacional de los Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	<i>Facondo Pomar Soler</i>	
Federación Nacional Hermandad Ferroviaria (Eisenbahner)	<i>Felipe Balbuena</i>	
Federación Aérea Nacional (Luftverkehr)	<i>A. Mayedo</i> <i>A. Rodríguez Perez</i>	
Luxemburg		
Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport Luxembourgeois (Eisenbahner und Transportarbeiter)	<i>A. Bousser</i> <i>J. Leurs</i>	<i>A. Hildgen</i>
Mexiko		
Sindicato Nacional de Transportes (Transportarbeiter)	<i>M. Meza</i>	
Niederlande		
Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (Arbeitnehmer d. Binnenverkehrs)	<i>H. J. Kanne</i> <i>G. J. H. Alink</i> <i>H. W. Koppens</i> <i>J. de Later</i> <i>Th. Smeding</i> <i>R. Laan, Jr.</i>	<i>W. A. Kieboom</i> <i>A. W. Korbijn</i> <i>J. Scheffers</i> <i>W. Hulsker</i> <i>E. de Jong</i> <i>P. Mol</i> <i>Drs. P. W. Seton</i>

Land und Organisation:	Delegierte:	Berater:
Centrale van Zeevarenden ter Koop- vaadjien en Visserij (Seeleute u. Fischer)	<i>P. de Vries</i> <i>C. W. van Driel</i> <i>A. de Boon</i>	<i>D. Harms</i> <i>J. A. van Nugteren</i> <i>J. Buquet</i> <i>R. Boulogne</i> <i>D. Opmeer</i>
Algemene Bond van Luchtvaartper- soneel (Luftverkehr)	<i>J. K. Post</i>	<i>J. de Graaff</i> <i>W. Schotmans</i> <i>C. A. van Londen</i>
Algemene Bond "Mercurius" (Kraft- fahrer)	<i>C. Z. de Vries</i>	<i>A. Wamsteeker</i> <i>J. H. ter Horst</i>
Neuseeland		
Federated Cooks' and Stewards' Union (Schiffsköche u. Stewards)	<i>J. Herlihy</i>	
Nigeria		
Association of Locomotive Drivers (Lokführer)	<i>M. Makinde</i>	
Nigerian Transport Staff Union (Transportarbeiter)	<i>M. A. Labinjo</i>	
Norwegen		
Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokpersonal)	<i>M. Heggstad</i>	
Norsk Jernbaneforbund (Eisenbah- ner)	<i>M. Trana</i> <i>E. Edvardsen</i> <i>E. Enersen</i> <i>I. Borg</i>	
Norsk Sjomannsforbund (Seeleute)	<i>G. Hauge</i> <i>L. Ostelie</i> <i>H. Abrahamsen</i> <i>R. Skjelbred</i> <i>K. Knudsen</i>	
Norsk Styrmandsforening (Steuer- leute)	<i>N. Nilsen</i>	
Norsk Transportarbeiderforbund (Transportarbeiter)	<i>K. Kjoniksen</i> <i>M. A. Bakke</i> <i>A. Enger</i>	
Österreich		
Gewerkschaft der Eisenbahner	<i>R. Freund</i> <i>L. Glinz</i> <i>J. Matejcek</i> <i>E. Suchanek</i> <i>F. Stadlberger</i> <i>J. Schmölz</i> <i>E. Ulbrich</i>	
Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	<i>W. Svetelsky</i> <i>L. Brosch</i>	

Land und Organisation :	Delegierte :	Berater :
Pakistan		
Pakistan Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	<i>M. A. Khatib</i>	
Philippinen		
Philippine Transport Workers' Organization (Transportarbeiter)	<i>R. Oca</i> <i>E. Sano</i>	
Polen (Exil)		
Association of Polish Merchant Navy Officers in London, Seamen Inc. (Personal d. Handelsmarine)	<i>T. Yates</i> <i>(i. V.)</i>	
Rhodesien		
Central African Road Services Workers' Trade Union (Straßentransport)	<i>W. M. Chakulya</i>	
Spanien (illegal)		
Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner)	<i>L. Riaza</i>	
Federación Nacional del Transporte (Transportarbeiter)	<i>L. Riaza (i. V.)</i>	
Schweden		
Svenska Sjöfolksförbundet (Seeleute)	<i>J. S. Thore</i> <i>A. Stridsberg</i> <i>G. Carlsson</i>	
Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	<i>O. Gunnarsson</i> <i>E. Eklund</i> <i>H. Kjellvard</i> <i>B. Lind</i> <i>I. Olsson</i> <i>E. Starck</i> <i>C. Löfgren</i>	
Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	<i>S. Klinga</i> <i>R. Melander</i> <i>N. Peterson</i> <i>E. Larsson</i> <i>S. Lundgren</i> <i>N. Boudrie</i>	
Handelstjänstemannaförbundet (Luftverkehr)	<i>H. Lindholm</i>	
Sveriges Fartygsbefälsforening (Kapitäne)	<i>N. H. Åkesson</i>	
Svenska Stewards Foreningen (Stewards)	<i>S. Andersson</i>	
Svenska Maskinbefälsförbundet (Schiffsingenieure)	<i>A. Ervast</i>	

Land und Organisation:	Delegierte:	Berater:
Schweiz		
Schweizerischer Eisenbahnerverband	<i>H. Düby</i> <i>E. Haudenschild</i> <i>T. Bühler</i> <i>W. Hungerbühler</i> <i>B. Gössi</i> <i>L. Joye</i>	<i>J. Knöpfel</i> <i>H. Rohrer</i>
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	<i>E. Hofer</i> <i>K. Rebsamen</i>	
Tanganjika		
Railway African Union (Afrik. Eisenbahner)	<i>E. N. N. Kanyama</i> <i>(auch i. V. der übrigen Gewerkschaften)</i>	
Dockworkers' and Stevedores' Union (Hafenarbeiter)		
Transport and Allied Workers (Transportarbeiter)		
Tanga Port Stevedores' Union (Stauereiarbeiter)		
Uganda		
Railway African Union (Afrik. Eisenbahner)	<i>H. M. Luande</i>	
U. S. A.		
Railway Labor Executives' Association (Föderation d. Eisenbahnerverbände)	<i>A. E. Lyon</i> <i>W. P. Kennedy</i> <i>W. E. Petersen</i> <i>R. Houke</i>	
American Radio Association (Funkler)	<i>W. R. Steinberg</i>	
Air Line Stewards' & Stewardesses' Association (Kabinenpersonal Luftverkehr)	<i>R. K. Quinn, Jr.</i>	
Flight Engineers' International Association (Flugingenieure)	<i>G. E. Petty</i>	
National Maritime Union of America (Seeleute)	<i>J. Curran</i>	
International Association of Machinists (Techniker)	<i>R. Faupl</i>	
Transport Workers' Union of America (Transportarbeiter)	<i>J. Horst</i>	
Seafarers' International Union of North America (Seeleute)	<i>J. Hawk</i> <i>H. Banks</i>	
International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America (Kraftfahrer und Lagerhauspersonal)	<i>J. T. O'Brian</i> <i>T. E. Flynn</i> <i>J. Morgan</i> <i>J. Filipoff</i> <i>E. Cheyfitz</i> <i>H. J. Gibbons</i>	

Gäste

Vertreter von Regierungen und Behörden

<i>J. G. Suurhoff</i>	Sozialminister
<i>G. van Hall</i>	Bürgermeister von Amsterdam
<i>B. Ram</i>	Stadtrat
<i>W. L. de Vries</i>	Verkehrsministerium
<i>P. H. Valentgoed</i>	Verkehrsministerium
<i>V. Ulriksson</i>	Sozialattaché der USA
<i>W. H. Marsh</i>	Brit. Sozialattaché für die Beneluxländer
<i>R. Murray</i>	Kanad. Botschaft
<i>Susing</i>	i. V. der Botschaft der Deutschen Bundesrepublik im Haag
<i>R. Migdal</i>	Botschaft von Israel
<i>Ir. L. J. Noomen</i>	Verkehrsministerium
<i>H. M. van Houten</i>	Verkehrsministerium
<i>W. B. van Norden</i>	Verkehrsministerium

Geladene Gäste

<i>Frau Lily Krier, Luxemburg</i>	<i>L. Veenstra, Niederlande</i>
<i>J. Brautigam Niederlande</i>	<i>M. Leick, Luxemburg</i>
<i>K. Weigl, Österreich</i>	<i>A. Staal, Niederlande</i>
<i>F. Landskroon, Niederlande</i>	<i>A. Treurniet, Niederlande</i>
<i>R. Laan, Sr., Niederlande</i>	

Gastdelegierte und Beobachter

<i>J. H. Oldenbroek</i>	IBFG
<i>F. Bialas</i>	Intern. Zentrum freier Gewerkschaften im Exil
<i>C. W. van Wingerden</i>	Niederl. Gewerkschaftsbund (NVK)
<i>W. Spijkman, M. ter Borch, A. A. Büning und A. de Ruijter</i>	I.B.S. mit Sitz in den Niederlanden
<i>J. Bartelski und Z. L. Zeyfert</i>	IFALPA
<i>A. Hummer</i>	Verkehrsministerium v. Luxemburg
<i>W. Gleason</i>	Amerik. Hafenarbeiterverband
<i>E. Bell</i>	Internationales Arbeitsamt Genf

Mitglieder des Sachverständigenausschusses

(nicht unter nationalen Delegationen aufgeführt)

<i>M. Gilbert</i>	<i>P. W. Seton</i>
-------------------	--------------------

I.T.F.-Sekretariat

O. Becu — Generalsekretär

Miss M. Anderson

Miss E. Angel

Miss T. Asser

Mrs. I. Barea

J. Berg

G. Berger

Miss B. Boyde

I. Dahlbom

Mrs. T. Dawn

K. Golding

Miss U. Hemmerich

G. E. Ilg

H. Imhof

Mrs. L. Kant

V. Klatil

H. Lewis

Miss C. Liou

L. Martinez

J. L. Merle

Miss U. Pausmer

Mrs. E. Pemberton

Mrs. M. Robins

R. Santley

J. Soares

Miss N. Spatz

A. Spirig

Mrs. R. West

L. White