

# PROTOKOLL

**ITF-KONGRESS  
KOPENHAGEN  
1965  
MIT BERICHTEN  
FÜR DIE JAHRE  
1962 BIS 1964**



**ITF**

LONDON  
INTERNATIONALE TRANSPORT-  
ARBEITER-FÖDERATION

X 2267

Volksdruckerei Basel

**Bibliothek  
der Friedrich-Ebert-Stiftung**

# Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Todesfälle . . . . .	5	Streik der Seeleute von Kolumbien . . . . .	57
Einleitung . . . . .	7	Streik der Hafendarbeiter von Manila . . . . .	58
<b>I. Leitende Gremien und interne Organisationen</b> . . . . .	<b>12</b>	Arbeitskonflikt der koreanischen Eisenbahner . . . . .	60
Kongreß . . . . .	12	Arbeitskonflikt der argentinischen Seeleute . . . . .	61
Generalrat . . . . .	13	Arbeitskonflikt der britischen Seeleute . . . . .	61
Exekutivkomitee . . . . .	17	Air-France-Kabinenpersonal . . . . .	61
Vorstand . . . . .	18	SAS-Kabinenpersonal . . . . .	62
Geschäftsführender Ausschuß . . . . .	18	Arbeitskonflikt des amerikanischen Transportarbeiterverbandes TWU mit der Pan-American-Luftfahrtsgesellschaft . . . . .	62
Präsident und Vizepräsident . . . . .	19	Arbeitskonflikt in der brasilianischen Schifffahrt und Zivilluftfahrt . . . . .	62
Rechnungsprüfer . . . . .	19	Arbeitskonflikt der Eisenbahner von Guatemala . . . . .	63
Informationsdienst und Veröffentlichungen . . . . .	19	Streik der Hafendarbeiter von Piräus . . . . .	64
Das Sekretariat . . . . .	21	Arbeitskonflikt der kolumbianischen Eisenbahner . . . . .	64
Vertretung der ITF auf Kongressen und sonstigen Tagungen . . . . .	22	Arbeitskonflikt der türkischen Eisenbahner . . . . .	64
<b>II. Mitgliederbestand</b> . . . . .	<b>25</b>	Andere Konflikte . . . . .	65
Neubeiträge . . . . .	25	<b>V. Regionaltätigkeit</b> . . . . .	<b>66</b>
Liste der Mitgliedsverbände . . . . .	28	Organisation . . . . .	66
<b>III. Beziehungen zu angeschlossenen Verbänden</b> . . . . .	<b>48</b>	Afrika . . . . .	67
Australasien . . . . .	48	Asien . . . . .	77
Seafarers' International Union of North America (SIU), Marine Engineers' Beneficial Association (MEBA) and the International Longshoremen's Association (ILA) . . . . .	48	Lateinamerika und Karibischer Raum . . . . .	89
Untersuchungs- und Schlichtungskommission der IAO im Zusammenhang mit der Nicht-ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 (Vereinigungsrecht) durch Japan . . . . .	51	<b>VI. Tätigkeit der Sektionen</b> . . . . .	<b>102</b>
<b>IV. Arbeitskonflikte und gewerkschaftliche Kampfmaßnahmen</b> . . . . .	<b>54</b>	Eisenbahnersektion . . . . .	102
Streik des amerikanischen Hafendarbeiterverbandes . . . . .	54	Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen . . . . .	117
ILA . . . . .	54	Sektion Straßentransport . . . . .	117
Streik der Offiziere der brasilianischen Handelsmarine . . . . .	54	Sektion Binnenschifffahrt . . . . .	132
Arbeitskonflikt der malaisischen Eisenbahner . . . . .	54	Hafendarbeitersektion . . . . .	136
Finnische Arbeitskonflikte . . . . .	55	Seeleutesektion . . . . .	141
Streik des Autobuspersonals von Jamaika . . . . .	56	Sondersektion der Seeleute . . . . .	156
Britisch-Guayana: Antigewerkschaftliche Gesetzgebung . . . . .	56	Hochseefischersektion . . . . .	158
		Sektion Zivilluftfahrt . . . . .	162
		<b>VII. Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen</b> . . . . .	<b>167</b>
		ITF/IBFG-Beziehungen . . . . .	167
		Internationale Berufssekretariate . . . . .	167

	Seite		Seite
Internationaler Bund der Privatangestellten (IBP) . . . . .	168	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) . . . . .	190
Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) . . . . .	169	<b>IX. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen</b>	192
<b>VIII. Beziehungen zu offiziellen internationalen Organisationen</b>	172	Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung . . . . .	192
Internationale Arbeitsorganisation . . . . .	172	<b>X. Verschiedenes</b>	193
Vorschläge des Generaldirektors der IAO betreffend die Tätigkeit der IAO-Industrieausschüsse . . . . .	172	Vorschlag zur Verhängung eines Boykotts über Kuba . . . . .	193
Binnenverkehrsausschuß . . . . .	175	Untersuchung der Verletzung der Menschenrechte durch Spanien . . . . .	194
Die Entwicklungen seit der VII. Konferenz vom Mai 1961 . . . . .	175	Finanzberichte 1962, 1963 und 1964 . . . . .	195
UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) . . . . .	177	Tagesordnung . . . . .	217
AETR – Europäisches Abkommen über die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßen-transport . . . . .	177	Anträge . . . . .	218
Europäisches Übereinkommen für die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen (AETR) . . . . .	178	Protokoll . . . . .	230
Die Konstruktion von Fahrzeugkabinen, Traktoren und Taxi . . . . .	185	Eröffnung des Kongresses . . . . .	230
ADR – Europäisches Abkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße . . . . .	186	Ansprache des Präsidenten . . . . .	231
Die Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen . . . . .	186	Bericht über Sektionskonferenzen und Sitzungen von Ausschüssen . . . . .	302
Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) . . . . .	186	Mandatsprüfungsausschuß . . . . .	302
Europarat . . . . .	189	Entschließungsausschuß . . . . .	303
Internationale Atomenergie-Agentur . . . . .	189	Konferenz der Sektion Straßen-transport . . . . .	304
		Sektionskonferenz der Hafendarbeiter . . . . .	307
		Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt . . . . .	310
		Konferenz der Seeleutesektion . . . . .	313
		Konferenz der Hochseefischersektion . . . . .	320
		Sektionskonferenz der Eisenbahner . . . . .	323
		Konferenz der Sektion Binnenschiffahrt . . . . .	327
		Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter . . . . .	331
		Allgemeine Entschließungen des 28. Kongresses der ITF . . . . .	332
		Delegiertenliste . . . . .	337
		Gäste . . . . .	346
		Referentenliste . . . . .	348

# Todesfälle

**Eugène Ehlers**, ehemaliger Generalsekretär der Französischen Seeleuteföderation; gestorben im Januar 1962 im Alter von 75 Jahren.

**Jim Scott**, Generalsekretär des Britischen Seeleuteverbandes NUS; gestorben am 21. Januar 1962 im Alter von 60 Jahren.

**Albert Hallworth**, ehemaliger Generalsekretär des Britischen Verbandes der Lokführer und Heizer und von 1954 bis 1960 Mitglied des ITF-Exekutivkomitees; gestorben am 18. April 1962 im Alter von 64 Jahren.

**Karl Reiner**, Mitbegründer der österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr; gestorben am 20. April 1962 im Alter von 80 Jahren.

**Johan Brautigam**, führender Funktionär in der niederländischen Seeleutebewegung und der internationalen Gewerkschaftsbewegung; gestorben am 24. Juni 1962 im Alter von 84 Jahren.

**Ernst Rüfenacht**, von 1957 bis 1960 Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes; gestorben am 18. August 1962 im Alter von 67 Jahren.

**Edmond J. Burman**, Vizepräsident der US Brotherhood of Railroad Signalmen; gestorben im Dezember 1962 im Alter von 62 Jahren.

**J. E. Johansen**, ehemaliger Generalsekretär und Präsident des Norwegischen Maschinistenverbandes; gestorben Ende 1962 im Alter von 66 Jahren.

**C. W. van Driel**, Präsident des Niederländischen Seeleute- und Hochseefischerverbandes, Mitglied des Ausschusses der ITF-Seeleutesektion und des Internationalen Fair-Practices-Ausschusses der ITF; gestorben am 13. März 1963 im Alter von 57 Jahren.

**Frantisek Nemeč**, Vizevorsitzender der Tschechoslowakischen Sozialdemokratischen Partei im Exil, ehemaliger Generalsekretär des Tschechoslowakischen Eisenbahnerverbandes und Mitglied des ITF-Generalrates während der Kriegsjahre; gestorben am 19. März 1963 im Alter von 64 Jahren.

**Mathias Heggstad**, ehemaliger Präsident des Norwegischen Lokführerverbandes; gestorben am 30. März 1963 im Alter von 68 Jahren.

**Stan Eighteen**, Sekretär des Joint Protective Board der Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; gestorben am 9. Mai 1963.

**Hans Fladeby**, ehemaliger Präsident des Norwegischen Transportarbeiterverbandes; gestorben am 16. Mai 1963 im Alter von 83 Jahren.

**Fintan P. Walsh**, Präsident des Neuseeländischen Seeleuteverbandes und ehemaliger Präsident des Neuseeländischen Gewerkschaftsbundes; gestorben am 16. Mai 1963 im Alter von 67 Jahren.

**E. M. Serang**, Mitbegründer und Präsident des Indischen Seeleuteverbandes; gestorben am 2. September 1963 im Alter von 89 Jahren.

**Pierre Ferri-Pisani**, ehemaliger Gewerkschaftsfunktionär der französischen Seeleute und Hafentarbeiter und ehemaliges Mitglied des ITF-Exekutivkomitees; gestorben am 21. Oktober 1963 im Alter von 62 Jahren.

**TEIL II**

**PROTOKOLL**

# Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßungsansprachen.
2. Ansprache des Präsidenten.
3. Annahme der Geschäftsordnung.
4. Wahl des
  - a) Entschließungsausschusses;
  - b) Mandatsprüfungsausschusses.
5. Tätigkeitsbericht für 1962 bis 1964.
6. Finanzbericht; Bericht der Rechnungsprüfer; Mitgliedsbeiträge.
7. Der Strukturwandel im Verkehr und die den Gewerkschaften daraus erwachsenden Aufgaben.
8. Anträge.
9. Wahl:
  - a) der Mitglieder der leitenden Gremien;
  - b) der Rechnungsprüfer;
  - c) des Generalsekretärs.
10. Nächster Kongreß.

# Anträge (Dok. XXVIII C-6)

## Änderung der ITF-Satzungen

1. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

BESCHLIESST, in den Satzungen der ITF folgende Änderungen vorzunehmen:

(i) **Artikel VII (Generalrat)**, neuer Paragraph 10:

«Außer in Fällen, in denen dies nach der Ansicht des Vorstandes nicht im Interesse der ITF wäre, soll die Mitgliedschaft bzw. die Ersatzmitgliedschaft eines Generalratsmitgliedes bzw. -ersatzmitglieds erlöschen, wenn seine Organisation a) schriftlich dessen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Para. 10 wird dadurch Para. 11 werden, und die Nummern der folgenden Paragraphen werden sich ebenfalls entsprechend ändern.

(ii) **Artikel VIII (Vorstand)**, neuer Paragraph 8:

«Außer in Fällen, in denen dies nach der Ansicht des Vorstandes nicht im Interesse der ITF wäre, soll die Mitgliedschaft eines Vorstandsmitgliedes erlöschen, wenn seine Organisation a) schriftlich dessen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Para. 8 wird dadurch Para. 9 werden, und die Nummern der folgenden Paragraphen werden sich ebenfalls entsprechend ändern.

Antragsteller:  
Der ITF-Vorstand

2. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

BESCHLIESST, in den Satzungen der ITF folgende Änderung vorzunehmen:

**Artikel X (Präsident und Vizepräsident)**, Para. 1

«1. Der Präsident und Vizepräsident der Föderation werden vom Kongreß aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates gewählt. Sie sollen ihre Ämter für eine Zeitspanne innehalten, die mit dem Abschluß des nächsten ordentlichen Kongresses zu Ende geht und können wiedergewählt werden.»

Antragsteller:  
Schwedischer Seeleuteverband  
(Svenska Sjöfolksförbundet)



3. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

BESCHLIESST, durch eine entsprechende Änderung der Satzungen die Wahl von Ersatzmitgliedern für die Mitglieder des Vorstandes zu ermöglichen. Die Wahl dieser Ersatzmitglieder soll gemäß dem gleichen Verfahren erfolgen wie die Wahl der eigentlichen Mitglieder. Die Ersatzmitglieder sollen alle den Mitgliedern des Vorstandes zugestellten Dokumente und Informationen erhalten und das Recht haben, an Sitzungen des Vorstandes in beratender Eigenschaft teilzunehmen. Wenn ein ordentliches Vorstandsmitglied nicht in der Lage ist, an einer Sitzung des Vorstandes teilzunehmen, soll das betreffende Ersatzmitglied ihn vertreten und für die Dauer der betreffenden Sitzung die gleichen Rechte genießen wie das fehlende ordentliche Mitglied. Wenn ein Ersatzmitglied an der Stelle eines abwesenden ordentlichen Mitgliedes an einer Sitzung des Vorstandes teilnimmt, werden seine Teilnahmekosten von der Föderation getragen, aber nicht, wenn er lediglich in beratender Eigenschaft anwesend ist. Wird im Vorstand der Sitz eines ordentlichen Mitgliedes frei, soll das betreffende Ersatzmitglied diesen Sitz einnehmen.

Antragsteller:  
*Französische Föderation der Arbeitnehmer  
im öffentlichen Dienst und Verkehr  
(Fédération des Travaux Publics et des  
Transports)*

## **Verkehrspolitik**

4. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

BESCHLIESST, daß die ITF-Denkschrift «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» von einem unter der Leitung des ITF-Sekretariats arbeitenden Sachverständigenausschuß überarbeitet werden soll.

Antragsteller:  
*Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands  
(GdED)*

Die GdED begründet ihren Antrag wie folgt:

«Die ITF-Studie ‚Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene‘ wurde aufgrund eines Beschlusses der Konferenz der Sektionen des Binnenverkehrs vom Jahre 1955 von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern verschiedener Verbände, unter der Leitung des ITF-Sekretariats ausgearbeitet. Der ITF-Kongreß 1958 hat den Bericht einstimmig gutgeheißen. Sie wurde Ende 1958 in Buchform veröffentlicht. Die Studie hat sehr dazu beigetragen, das Ansehen der ITF in der Öffentlichkeit zu heben und war für die Verbände eine wertvolle Richtlinie bei ihren verkehrspolitischen Stellungnahmen.

Seither sind auf dem Gebiete des Verkehrs bedeutende Strukturwandlungen eingetreten, sodaß die in der Studie enthaltenen Darlegungen und Empfehlungen der veränderten Lage nicht mehr gerecht werden. Dazu

kommt, daß es trotz allen Anstrengungen auf nationaler und internationaler Ebene noch in keinem Land zu einer Lösung der Frage der Anrechnung der Wegekosten bei den verschiedenen Verkehrsträgern gekommen ist. Die Wegekosten und andere Aspekte, vor allem auch die Arbeitsbedingungen der im Verkehr beschäftigten Menschen, müssen aber geregelt werden, wenn der Wettbewerb im Verkehr auf vergleichbarer Grundlage für alle Beteiligten zum Tragen kommen soll.

Die starke Betonung des Wettbewerbsgedankens in einer Zeit, wo sich der Wettbewerb auf einer besonders für die Eisenbahnen sehr nachteiligen Grundlage abspielt, hat in zahlreichen Ländern dazu geführt, daß die Eisenbahnen zu Defizitbetrieben geworden sind. Diese Lage wirkt sich auf die sozialen Bedingungen der Bediensteten aus und hindert außerdem die Eisenbahnen, ihre Betriebe den modernen technischen Anforderungen und Möglichkeiten anzupassen. Daraus entsteht eine neue Benachteiligung im Wettbewerb mit der Straße, der Binnenschifffahrt und dem Luftverkehr. Eine weitere Folge dieser Entwicklung ist die Vernachlässigung von Prinzipien des öffentlichen Dienstes, die der Verkehr im Interesse von Volk und Wirtschaft erfüllen sollte.

Das sind nur einige Hinweise auf die zahlreichen Gründe, die für eine dringende Überarbeitung unserer Studie angeführt werden können. Hinzu kommt die Entwicklung im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, wo bei der Ausarbeitung einer gemeinsamen Verkehrspolitik eine Stellungnahme der ITF-Verkehrsgewerkschaften zu allen grundlegenden Fragen schon deshalb von großer Bedeutung ist, weil sich die Maßnahmen der EWG auch in den Ländern der EFTA auswirken werden.

Wir sind uns darüber im klaren, daß es mühevoller Anstrengungen bedarf, für die zahlreichen, noch offenen Fragen in der Verkehrsordnung sozialpolitisch fortschrittliche und zugleich praktikable Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Wir sollten darüber aber nicht vergessen, daß diese Anstrengungen dem gemeinsamen Ziel aller ITF-Verbände dienen, gesunde Verhältnisse im Verkehr als Basis für eine gesunde sozialpolitische Entwicklung für alle im Verkehr Beschäftigten zu schaffen.

Alle Verbände müssen deshalb aufgefordert werden, soweit sie dazu in der Lage sind, sich an diesen für die Entwicklung des sozialen Fortschritts im Verkehr so bedeutsamen Arbeiten der ITF zu beteiligen.

Wir erwarten keine Studie aus einem Guß. Die Erfahrung hat erwiesen, daß es bei der Vielseitigkeit im Verkehr kein alle Bereiche umfassendes einheitliches Ordnungssystem geben kann. Die Anstrengungen der ITF werden sich deshalb auf Teillösungen auf der Basis von Einzelstudien beschränken müssen. Dabei können die Verbände unter der koordinierenden Leitung des ITF-Sekretariates die Fragen, die für sie von besonderer Bedeutung sind, einer Lösung näherbringen.

Abschließend sei darauf hingewiesen, daß auch die internationalen Organisationen der Arbeitgeber der einzelnen Verkehrsträger laufend Studien zu Einzelfragen der Verkehrspolitik veröffentlichen. Es ist notwendig, diesem Lobby der Arbeitgeber die Stimme der Verkehrsgewerkschaften entgegenzustellen.

## Sicherheit

5. *IM HINBLICK DARAUF, DASS* der scharfe Anstieg in der Zahl der im Einsatz befindlichen verschiedenen Verkehrsmittel zu mehr und ernsteren Unfällen führt und die für die Anordnung und Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen zuständigen öffentlichen Behörden im allgemeinen dazu neigen, dieses Problem durch eine schwerere Bestrafung der in Unfälle verwickelten Fahrer, Zugleiter, Weichenwärter und anderen Transportarbeiter zu lösen, mit der Begründung, daß deren Nachlässigkeit und Unachtsamkeit den Hauptgrund solcher Unfälle darstellt;

*STELLT* der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965, *FEST*, daß auch andere, wichtigere Unfallsgründe bestehen, und zwar:

1. die gegenwärtige Tendenz zur Einführung größerer Fahrzeuge; die größere Fahrgeschwindigkeit und Zahl solcher Fahrzeuge und der daraus hervorgehende Verkehrsandrang sind Faktoren, denen bis jetzt nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet worden ist und die daher die Verkehrsgefahr erhöhen.
2. Die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter haben sich nicht im Verhältnis zu den unter 1. angeführten Entwicklungen verbessert, und die Arbeiter sind, weil sie ihren Beruf unter derartigen Verhältnissen ausüben müssen, oft zu großen Anstrengungen ausgesetzt und übermüdet;

*FORDERT* die Regierungen und zuständigen Behörden *AUF*, bei der Formulierung ihrer Verkehrspolitik der Frage der Sicherheit den Vorrang einzuräumen und im besonderen darauf zu achten:

1. daß es Transportunternehmen unter keinen Umständen gestattet wird, ihre Betriebskosten so weit zu senken, daß die Sicherheit dadurch beeinträchtigt wird;
2. daß auf internationaler Ebene Mindest-Sicherheitsnormen für die verschiedenen Transportträger festgelegt werden;
3. daß – ehe bei Unfällen irgendwelche Strafen verhängt werden – die Tatsache berücksichtigt wird, daß der geistigen Konzentrierung eine menschliche Grenze gesetzt ist, daß die sogenannte Nachlässigkeit oft die Folge einer zu großen Belastung der betreffenden Personen ist und daß eine solche Bestrafung ohnehin nur eine negative Lösung des Problems darstellt;
4. daß die Verkehrskontrolle – einschließlich die Koordinierung der Strecken und Routen – im Hinblick auf die begrenzte Zuverlässigkeit der gegenwärtigen Sicherheitseinrichtungen noch immer eine bedeutende Rolle bei der Verminderung der Unfallgefahr spielen kann und daher auch in der Schifffahrt zur Anwendung gelangen sollte, und
5. daß die für die berufliche Lizenzierung der Transportarbeiter erforderlichen Befähigungen und Normen sowie die diesbezüglichen Ausbildungs- und Fortbildungsprogramme überprüft werden müssen, um sie den Anforderungen des modernen Verkehrs und den Problemen, welche vor allem zufolge der Einführung technischer Neuerungen entstehen, anzupassen und

*FORDERT* die der ITF angeschlossenen Organisationen *AUF*, über das Sekretariat eine internationale Kampagne in die Wege zu leiten, deren

Endziel es ist, die Annahme eines IAO-Übereinkommens über Arbeitszeit und Ruhezeiten zu erzielen, das sich auf die Arbeitnehmer aller Transportzweige – nicht nur des Straßentransports – bezieht.

Antragsteller:

Alljapanischer Seeleuteverband  
Japanischer Eisenbahnerverband  
Japanische Föderation des Personals der  
städtischen Verkehrsbetriebe  
Verband des japanischen Reisebüropersonals  
Japanischer Lokpersonalverband  
Alljapanischer Straßentransportarbeiter-  
verband

## IAO

6. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*STELLT FEST*, daß die Internationale Arbeits-Organisation (IAO) aufgrund ihrer besonderen dreigliedrigen Struktur und ihrer verschiedenen Industrieausschüsse das zweckmäßigste und erprobteste Organ für eine internationale Zusammenarbeit bei der Behandlung sozialer und industrieller Probleme ist, die sich direkt oder indirekt aus der Beschäftigung der betreffenden Arbeitnehmergruppen ergeben. Die IAO ist die einzige zwischenstaatliche internationale Organisation, in der die Arbeitnehmer und Arbeitgeber in gleichem Maße vertreten sind wie die Regierungen der Mitgliedstaaten.

*IST SICH DER TATSACHE BEWUSST*, daß die Bildung zahlreicher zwischenstaatlicher Agenturen ein zunehmendes Bedürfnis nach Rücksprache und Zusammenarbeit zwischen der IAO und anderen Sonderagenturen über gemeinsame Probleme mit sich gebracht hat,

*BESTEHT* jedoch *DARAUF*, daß die Verantwortung und Aufgaben der IAO dadurch in keiner Weise verringert oder beeinträchtigt werden dürfen, weil andernfalls den Vertretern der Arbeitnehmer die Möglichkeit der Festlegung internationaler Normen vorenthalten werden würde.

Antragsteller:

Britische Vereinigung der Offiziere in der  
Handelsmarine und Zivilluftfahrt

## Seeleute

7. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*VERWEIST AUF* die Tatsache, daß die ITF mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) seit deren Gründung eng zusammengearbeitet hat und daß es den freien Seeleuteorganisationen der Welt durch die ITF und ihre Bemühungen innerhalb der IAO möglich gewesen ist, die Annahme zahlreicher Übereinkommen und Empfehlungen zum Schutz der Seeleute zu bewirken;

STELLT FEST, daß diese IAO-Instrumente bei den kollektiven Bemühungen der Seeleute zur Sicherstellung besserer Arbeits- und Lebensbedingungen und zur Förderung des fairen Wettbewerbs in der internationalen Schifffahrt noch immer eine wichtige Rolle spielen, aber

BEDAUERT, feststellen zu müssen, daß verschiedene wichtige Übereinkommen, wie z. B. Nr. 70 (1946) betreffend die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, Nr. 91 (1949) betreffend Bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), Nr. 109 (1958) betreffend Heuern, Arbeitszeit an Bord von Schiffen und Besatzungsstärken (Neufassung), noch immer nicht international in Kraft getreten sind und daß – von einigen Ausnahmen abgesehen – die meisten IAO-Übereinkommen noch nicht voll ratifiziert und viele IAO-Empfehlungen auf nationaler Ebene noch nicht voll erfüllt worden sind.

Aus diesem Grunde

FORDERT der Kongreß die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände AUF, die zuständigen Regierungsinstanzen und Arbeitgeber ihrer Länder zu bewegen, alle erforderlichen Maßnahmen für die Erfüllung von IAO-Beschlüssen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zu treffen und

FORDERT die ITF AUF, den Verwaltungsrat der IAO zu ersuchen, eine Änderung des Artikels 19 der IAO-Satzungen (betreffend die Berichterstattung der IAO-Mitgliedsstaaten über die Ratifizierung und Erfüllung von IAO-Instrumenten) vorzunehmen, um diesen Artikel effektiver zu gestalten.

Schließlich – in der Überzeugung, daß infolge gewisser Entwicklungen auf dem Gebiete der internationalen Schifffahrt eine Anzahl von IAO-Instrumenten als veraltet betrachtet werden müssen –

FORDERT der Kongreß die IAO dringend AUF: a) sobald wie möglich eine Sitzung der Joint Maritime Commission der IAO einzuberufen, damit diese veralteten Instrumente revidiert werden können, und b) sich der Notwendigkeit der Verkürzung der zwischen Internationalen Arbeitskonferenzen über Schifffahrtsfragen und Sitzungen der Joint Maritime Commission liegenden Zeitspannen bewußt zu werden.

Antragsteller:

Alljapanischer Seeleuteverband

8. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

BESCHLIESST, daß alle Mitgliedsverbände der ITF das Recht haben sollen, Boykottmaßnahmen gegen Schiffe zu ergreifen, auf denen die Arbeitsbedingungen der Besatzungsmitglieder nach dem Urteil der ITF unterdurchschnittlich sind. Das Ziel solcher Boykottmaßnahmen soll in der Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Seeleute und der Unterstützung der Seeleuteorganisationen der traditionellen Schifffahrtsländer bestehen, um diesen die Herbeiführung weiterer Verbesserungen zu ermöglichen.

Antragsteller:

Finnischer Seeleuteverband

Der Finnische Seeleuteverband begründet seinen Antrag wie folgt:

«Die ITF befaßt sich seit 1948 mit dem Problem der Schattenflaggen-schiffe und hat bei der Bekämpfung dieses Übels einige Erfolge erzielt. Trotzdem besteht die Schattenflaggen-Schiffahrt noch immer und verursacht den Seeleuten große Schwierigkeiten. In einigen Ländern ist es den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nicht möglich, Boykotte durchzuführen. Es scheint uns an der Zeit zu sein, eine Revision der gegenwärtigen ITF-Politik vorzunehmen. Schlechte Arbeitsbedingungen sind auch auf den in anerkannten Schiffahrtsländern registrierten Schiffen vorzufinden. Warum sollten daher nicht alle Schiffe boykottiert werden, auf denen unterdurchschnittliche Bedingungen vorherrschen und deren Besatzungen nicht kollektivvertraglich geschützt sind?»

### **Zivilluftfahrt**

9. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*IM HINBLICK DARAUF*, daß Zivilluftfahrts-Gesellschaften im Rahmen der zwischen ihnen bestehenden Zusammenarbeitsabkommen auf Flugzeugen Kabinenpersonal ausländischer Zivilluftfahrts-Gesellschaften beschäftigen;

*STELLT FEST*, daß sich diese zunehmende Tendenz nachteilig auf die Arbeitsbedingungen und Löhne des Kabinenpersonals der betreffenden Gesellschaften auswirken kann;

*MISSBILLIGT* dieses Vorgehen und

*FORDERT*, daß alle Mitglieder des Kabinenpersonals unter den Bestimmungen der Kollektivverträge stehen sollen, die von der zuständigen Gewerkschaft des Registrierungslandes, in welchem das betreffende Personal beschäftigt wird, abgeschlossen worden sind und

*ERSUCHT* alle der ITF angeschlossenen Organisationen des Zivilluftfahrtspersonals, es ihren Mitgliedern zu verbieten, auf Flugzeugen Dienst zu tun, die nicht der Gesellschaft, bei der diese Mitglieder beschäftigt sind, gehören oder von dieser gechartert worden sind.

Antragsteller:  
*Schwedischer Handelsarbeiterverband  
(Handelstjänstemannaförbundet)*

### **Hafenarbeiter**

10. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*VERWEIST* auf die zunehmende Mechanisierung der Handhabung von Ladungen und

*BESCHLIESST*, daß die ITF die Regierung Nigeriens ersuchen sollte, eine Schule für die berufliche Ausbildung der Hafenarbeiter bereitzustellen.

Antragsteller:  
*Marine Floating Staff Union (Nigeria)*

## Afrika

11. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

VERWEIST auf die enorme industrielle Entwicklung, welche in Afrika im allgemeinen und in Nigerien im besonderen zu verzeichnen ist,

STELLT FEST, daß die technische und finanzielle Unterstützung, welche die fortschrittlichen Industrieländer den Regierungen der afrikanischen Länder und gewissen privaten Organisationen zuteil werden lassen, mehr zur Stärkung der Arbeitgeber als der Arbeiter beiträgt;

FORDERT die ITF AUF, ihre Tätigkeit auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Schulung und Ausbildung zu intensivieren, um eine genügende Anzahl von Gewerkschaftsfunktionären auszubilden.

Antragsteller:

*Marine Floating Staff Union (Nigeria)*

12. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

VERWEIST auf die in Afrika zu verzeichnenden politischen Entwicklungen und auf die zunehmende Gleichschaltung demokratischer Gewerkschaften, vor allem in Ostafrika,

STELLT FEST, daß in Westafrika – vor allem in Nigerien – keine solchen gewerkschaftsfeindlichen Tendenzen zu verzeichnen sind und

ERKLÄRT, daß die freien Gewerkschaften vor diesen alarmierenden Tendenzen nicht kapitulieren dürfen.

Der Kongreß

BEKRÄFTIGT ERNEUT die Solidarität der ITF mit der freien, demokratischen Gewerkschaftsbewegung und ihre Entschlossenheit, deren Grundsätze, wenn immer sie bedroht werden, zu verteidigen und

VERWEIST auf die Notwendigkeit der Verdoppelung ihrer Bemühungen – durch Bereitstellung einer größeren technischen und finanziellen Unterstützung – in denjenigen Gebieten, wo die Bedingungen dafür günstig sind, damit diese Gebiete später als ein Sprungbrett für die Wiedergewinnung jener Gewerkschaften benutzt werden können, die vorübergehende Rückschläge erlitten haben.

Antragsteller:

*Nigerian Dockers'*

*Transport and General Workers' Union*

## Nigerien

13. Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

FORDERT die Regierung Nigeriens AUF,

- a) das Verbot öffentlicher Versammlungen, Demonstrationen und Sitzungen, das sie 1962 mehrmals erlassen und wieder rückgängig ge-

macht hat, endgültig aufzuheben, weil es die Tätigkeit der Gewerkschaften außerordentlich beeinträchtigt und außerdem die in der Verfassung Nigeriens garantierten Menschenrechte verletzt;

- b) die Benutzung bewaffneter Polizisten zur Zerschlagung berechtigter Streiks, welche nicht gegen gesetzliche Bestimmungen verstoßen, einzustellen;
- c) ihre antigewerkschaftliche Propagandatätigkeit im nigerischen Rundfunk und den der Kontrolle der Regierung unterstellten Presseorganen («Morning and Sunday Post») einzustellen, weil die Verbreitung falscher Nachrichten und Meldungen über die Gewerkschaften und deren Funktionäre auf keinen Fall mit Steuergeldern finanziert werden darf;
- d) öffentlich zu erklären, daß sie den Grundsätzen der Demokratie zustimmt, um den Gewerkschaften des Landes im Prinzip und in der Praxis die ungehinderte Ausübung ihrer Tätigkeit zu ermöglichen.

Antragsteller:

*Nigerian Permanent Way Workers' Union*



# Abänderungsanträge zu Anträgen

(Dok. XXVIII C-6a)

Die *National Maritime Union of America* hat zu den dem Kongreß vorliegenden Anträgen (Dok. XXVIII C-6) folgende Abänderungsanträge gestellt:

## Änderung der Satzungen

1. Im Hinblick darauf, daß der vom Vorstand gestellte Antrag dem Vorstand größere Vollmachten einräumen würde als den angeschlossenen Organisationen, beschließt der Kongreß angesichts dieser besorgniserregenden Machtaneignung, folgende Änderungen des Antrags Nr. 1 vorzunehmen: (i) in *Artikel 7* (Generalrat) und (ii) *Artikel 8* (Vorstand) die Worte «Außer in Fällen, in denen dies nach der Ansicht des Vorstandes nicht im Interesse der ITF wäre» zu streichen und die Worte «soll die Mitgliedschaft eines Vorstandsmitgliedes (bzw. Generalratsmitgliedes) erlöschen» auf die Worte «Die Mitgliedschaft eines Vorstandsmitgliedes (bzw. Generalratsmitgliedes) erlischt», abzuändern.

Der geänderte Wortlaut des Antrages Nr. 1 würde sodann wie folgt lauten:

(i) **Artikel VII (Generalrat)**, neuer Paragraph 10:

«Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft eines Generalratsmitgliedes bzw. -ersatzmitgliedes erlischt, wenn seine Organisation a) schriftlich dessen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Para. 10 wird dadurch Para. 11 werden, und die Nummern der folgenden Paragraphen werden sich ebenfalls entsprechend ändern.

(ii) **Artikel VIII (Vorstand)**, neuer Paragraph 8:

«Die Mitgliedschaft eines Vorstandsmitgliedes erlischt, wenn seine Organisation a) schriftlich dessen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Para. 8 wird dadurch Para. 9 werden, und die Nummern der folgenden Paragraphen werden sich ebenfalls entsprechend ändern.

## 2. IM HINBLICK DARAUF,

daß der vom Schwedischen Seeleuteverband eingereichte Antrag das Wahlrecht des Kongresses dadurch beschränkt, daß laut ihm der Präsident und Vizepräsident aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates gewählt werden müssen, und daß in bezug auf die Wahl des Generalsekretärs keine solche Einschränkung besteht,

BESCHLIESST DER KONGRESS in Antrag Nr. 2, die Worte «aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates» zu streichen.

Der geänderte Wortlaut des Antrages Nr. 2 würde wie folgt lauten:

«Der Präsident und Vizepräsident der Föderation werden vom Kongreß gewählt. Sie sollen ihre Ämter für eine Zeitspanne innehalten, die mit dem Abschluß des nächsten ordentlichen Kongresses zu Ende geht, und können wiedergewählt werden.»

## **Bemerkungen des Vorstandes über Anträge zur Änderung der ITF-Satzungen**

(Kongreßdokument XXVIII C-6 [EB])

1. Auf seiner Sitzung vom 24. und 25. Mai 1965 beschloß der ITF-Vorstand, dem Kongreß seine Ansichten über die vom Schwedischen Seeleuteverband und der Französischen Transportarbeiter-Föderation eingereichten Anträge zur Änderung der Satzungen darzulegen.
2. **Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes** (Dok. XXVIII C-6, Punkt 2). Der Vorstand legt dem Kongreß nahe, der vorgeschlagenen Änderung des Artikels 10, Para. 1, der Satzungen nicht zuzustimmen.
3. Zunächst einmal ist dieser Antrag nicht konsequent, weil er nicht gleichzeitig die aufgrund der vorgeschlagenen Änderung erforderliche Revision anderer Bestimmungen der Satzungen — im besonderen des Artikels 8, Para. 2 — vorsieht. In seiner gegenwärtigen Form würde der schwedische Antrag nicht klarstellen, daß der Präsident und der Vizepräsident vollberechtigte Mitglieder des Vorstandes sind.
4. Zweitens bezweifelt der Vorstand, daß die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten durch die Annahme des schwedischen Antrages demokratischer werden würde als sie es gegenwärtig ist. Zwar stimmt es, daß der Generalsekretär vom Kongreß gewählt wird; falls notwendig mittels einer Abstimmung nach Mitgliedszahlen. Dieses Wahlverfahren gibt den großen Verbänden eine entsprechend große Stimmenzahl und ist zweifellos demokratisch. Es gibt jedoch mehr als eine Art von Demokratie. Z. B. läßt sich die Ansicht verteidigen, daß der Generalrat, dessen Mitgliedschaft gemäß den Satzungen die geographische und sektionale Verteilung der ITF-Mitgliedschaft angemessen widerspiegeln muß, sehr wohl in der Lage ist, die Funktionäre der ITF auf demokratische Weise zu wählen, weil die kleineren Organisationen im Generalrat einen Einfluß ausüben, der bei einer Abstimmung nach Mitgliederzahlen neutralisiert werden würde, da eine Minderheit großer Mitgliedsverbände über die entscheidende Stimmenzahl verfügt.
5. Der Vorstand stellt fest, daß beide Wahlverfahren (Kongreß und Generalrat) demokratisch sind und verschiedenartige Vorteile haben. Aus diesem Grunde sollte sich die ITF beider Verfahren bedienen.
6. Bei seiner Prüfung des Antrages des Schwedischen Seeleuteverbandes berücksichtigte der Vorstand jedoch das Argument, daß die Delegierten bei Anwendung des gegenwärtigen Verfahrens am Ende des Kongresses

nicht wissen, wer der neue Präsident und Vizepräsident der ITF sein wird. Aus diesem Grunde hat der Vorstand im Kongreßarbeitsplan vorgesehen, daß am Donnerstag, den 5. August, eine Sondersitzung des Vorstandes stattfinden soll, um den Präsidenten und Vizepräsidenten zu wählen.

**7. Antrag der Französischen Transportarbeiter-Föderation (Dok. XXVIII C-6, Punkt 3).**

Der Vorstand legt dem Kongreß nahe, den Antrag zur Wahl von Vorstands-Ersatzmitgliedern abzulehnen.

8. Auf unserem Berner Kongreß (1960) war der Antrag gestellt worden, daß Mitglieder des Exekutivkomitees, die im Zusammenhang mit ihrer Teilnahme an Exekutivsitzungen große Entfernungen zurücklegen müssen, das Recht haben sollten, Stellvertreter zu ernennen. Dieser Antrag wurde auf den Rat des Exekutivkomitees hin mit überwiegender Mehrheit abgelehnt. Obwohl der gegenwärtige Antrag dem Antrag vom Jahre 1960 nicht in allen Einzelheiten gleicht, treffen die vom Exekutivkomitee damals angeführten Gegenargumente auch auf ihn zu, da beide Anträge die Einführung von Ersatzmitgliedern vorsehen.

9. Das Hauptargument war, daß die Mitglieder des Exekutivkomitees vom Kongreß gewählt werden und als solche im Namen der gesamten Föderation handeln. Die ordentliche Erfüllung ihrer Aufgaben setzt voraus, daß sie mit den Exekutivgeschäften eng vertraut sein müssen, und dies kann nur durch die Kontinuität ihrer Teilnahme an Exekutivsitzungen gewährleistet werden. Diese Kontinuität könnte durch die Ernennung von Ersatzmitgliedern sehr wohl beeinträchtigt werden. Der gegenwärtig vorliegende Antrag sieht zwar vor, daß die Ersatzmitglieder an allen Exekutivsitzungen in beratender Eigenschaft teilnehmen können, aber es ist fraglich, ob viele Ersatzmitglieder von diesem Recht Gebrauch machen könnten, da ihre Organisationen entweder nicht in der Lage oder nicht bereit sein würden, die unter Umständen sehr hohen Teilnahmekosten dieser Ersatzmitglieder zu tragen. Die bereits erwähnte Kontinuität, welcher der Vorstand so große Bedeutung beimißt, würde also durch die Möglichkeit der Entsendung von Beobachtern nicht sichergestellt werden. Gleichzeitig ist der Vorstand nicht in der Lage, zu empfehlen, daß die Teilnahmekosten der Ersatzmitglieder – rund £5000 pro Jahr – von der Föderation getragen werden sollten.

# Protokoll

Mittwoch, 28. Juli 1965

## Vormittagssitzung

Nach einer kurzen musikalischen Darbietung des Tivoli-Konzertsaalorchesters eröffnete **Hans Düby**, der in Abwesenheit des Kollegen Frank Cousins (Präsident) als amtierender Präsident handelte, den Kongreß und ersuchte den Vorsitzenden des dänischen Empfangsausschusses, Kollege Einar Berthelsen, zum Kongreß zu sprechen.

**E. Berthelsen** hieß die Delegierten recht herzlich willkommen und sagte, die dänischen Mitgliedsverbände der ITF betrachteten es als eine Ehre, mit der Organisierung des Kongresses betraut worden zu sein, und hoffte, daß die dänischen Verbände in der Lage sein würden, dem hohen Gastfreundschafts-Standard der bisherigen Kongresse gerecht zu werden. Dänemark sei nur ein kleines Land, aber seine Arbeiterbewegung habe große Erfolge erzielt.

Die Zahl der Delegierten nehme mit jedem Kongreß zu, und die dänischen Organisationen freuten sich vor allem, so viele Vertreter aus den neuen unabhängigen Entwicklungsländern begrüßen zu können, da sie darauf bedacht seien, die Zusammenarbeit aller Völker der Welt zu fördern. Den meisten Delegierten sei Dänemark sicher bekannt. Die dänische Gewerkschaftsbewegung sei sehr tatkräftig, und das Kollektivverhandlungsrecht, um das die dänischen Gewerkschaften lange gekämpft hätten, werde heute voll anerkannt. Er sei stolz, sagen zu können, daß in Dänemark keine Arbeitsgesetze ohne Rücksprache mit den Gewerkschaften erlassen würden, und hoffte, daß sich die Gewerkschaften anderer Länder sehr bald des gleichen Rechtes erfreuen würden.

Sodann begrüßte er den dänischen Verkehrsminister, Herrn Kaj Lindberg, und den Leiter der Schifffahrtsabteilung des dänischen Handelsministeriums, Herrn Jørgen Worm, sowie den Leiter der Verkehrsabteilung der Dänischen Staatsbahnen und den Chef des Verwaltungsbezirks I der Staatsbahnen.

Er dankte dem Kopenhagener Stadtrat für seine Hilfsbereitschaft bei der Organisierung des Kongresses und begrüßte den Oberbürgermeister der Stadt Kopenhagen, Herrn Urban Hansen, der persönlich sehr behilflich gewesen sei. Das dänische Empfangskomitee hoffe, daß es allen Delegierten in Kopenhagen gefallen werde und daß sie mit angenehmen Erinnerungen an ein freundliches und fleißiges Volk und ein schönes Land nach Hause zurückkehren würden. Er wünschte dem Kongreß allen Erfolg und hoffte, daß die Kongreßgeschäfte zur Lösung der Probleme der Transportarbeiter der gesamten Welt beitragen würden.

**Der amtierende Präsident** dankte Kollege Berthelsen und den dänischen Verbänden für ihre ausgezeichnete Organisierung des Kongresses. Sodann ersuchte er Herrn Oberbürgermeister Hansen, das Wort zu ergreifen.

**Herr Oberbürgermeister Hansen** hieß die Delegierten in Kopenhagen willkommen. Er sagte, die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiete des Überland-, See- und Luftverkehrs hätten die Länder der Welt einander nähergebracht und zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit bei der Lösung unserer Probleme beigetragen. Die in vielen Ländern zu verzeichnende

Verbesserung des Lebensstandards habe es vielen Menschen ermöglicht, andere Länder zu besuchen. Infolgedessen müßten die Arbeitnehmer im Verkehr oft zu Tageszeiten arbeiten, wenn andere Arbeiter frei seien. Es sei daher zu verstehen, daß die Transportarbeiterverbände darauf bedacht seien, ihren Mitgliedern die bestmöglichen Arbeitsbedingungen sicherzustellen.

Er hoffte, daß die Delegierten trotz der sehr wichtigen Kongreßgeschäfte auch eine Gelegenheit haben würden, sich Kopenhagen anzusehen. Im Jahre 1967 werde Kopenhagen sein 800jähriges Bestehen feiern. Die Delegierten sollten, wenn möglich, während ihres Aufenthaltes auch die älteren Stadtteile und die neuen Wohnblocks und Wohnsiedlungen in den Vororten besuchen. Die Stadt Kopenhagen sei darauf bedacht, alte und historische Bauten zu erhalten. Gleichzeitig seien sich die Stadtbehörden jedoch bewußt, daß es notwendig ist, die für das Wohlergehen der Einwohner erforderlichen Einrichtungen bereitzustellen und die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze so angenehm wie möglich zu gestalten.

Die Stadt Kopenhagen betrachte es als eine Ehre, den Kongreß der ITF hier begrüßen zu können. Die Anwesenheit des dänischen Verkehrsministers, Herrn K. Lindberg, zeige, welche große Bedeutung die dänischen Verkehrsbehörden der Tätigkeit der ITF beimessen.

Abschließend wünschte er dem Kongreß allen Erfolg und lud die Delegierten zu einem Empfang im Rathaus ein.

**H. Düby** (amtierender Präsident) dankte dem Herrn Oberbürgermeister für seine freundlichen Worte und seine Einladung. Sodann ging er zu seiner eigenen Ansprache über.

## **Ansprache des Präsidenten**

Als erstes hieß er alle Delegierten im Namen des Vorstandes und des Generalrates recht herzlich in Kopenhagen willkommen.

Sodann dankte er Herrn Verkehrsminister K. Lindberg für die Ehre, die er der ITF durch seine Teilnahme an der Eröffnungssitzung des Kongresses erwiesen hatte. Weiterhin begrüßte er im besonderen Herrn Oberbürgermeister Hansen, Herrn K. Kenney (britischer Sozialattaché), Herrn J. Worm (Leiter der Schiffsabteilung der dänischen Handelskammer), Herrn A. Johnson (Verkehrsdirektor der Dänischen Staatsbahnen), Herrn E. Weidekamp (Vizevorsitzender des Stadtrates von Kopenhagen) und Herrn K. Christensen (Chef des Verwaltungsbezirks I der Dänischen Staatsbahnen).

Sodann begrüßte er als Ehrengäste: H. J. Kanne (ehemaliger Präsident des Niederländischen Transportarbeiterverbandes [NBV] und ehemaliger Vizepräsident der ITF), A. Klatil (ehemaliger Bürochef im ITF-Sekretariat) und Fräulein T. Asser. Kollege Klatil und die Kollegin Asser hätten beide jahrzehntelang im Sekretariat der ITF gearbeitet. S. Klinga (ehemaliges Mitglied des ITF-Exekutivkomitees), J. Madsen (ehemaliger Präsident des Dänischen Funkoffiziersverbandes), P. Madsen (ehemaliger Präsident des Dänischen Eisenbahnverbandes), E. Borg (ehemaliger Präsident des Dänischen Transportarbeiterverbandes) und K. Weigl (Österreich, Veteran der ITF). Ihnen allen dankte er für die vielen Jahre, die sie als treue Mitarbeiter im Dienste der ITF und der Transportarbeiterbewegung gestanden haben.

Als nächstes begrüßte Kollege Düby die Kollegen F. Pederson (stellvertretender Vorsitzender des dänischen Gewerkschaftsbundes LO), A. Hansen (Vorsitzender des Dänischen Transportarbeiterverbandes); A. Hagen (Generalsekretär der Internationale der Bau- und Holzarbeiter), A. Sherman

(International Federation of Airline, Pilots Associations), B. Jonckheere (Sekretär des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft [ITF]), D. Hirshfield (beruflicher Rechnungsprüfer der ITF), K. Heinemann (vom Rat für wirtschaftliche Unterstützungseinrichtungen im Verkehr), K. Olsen (vom Dänischen Schiffs kapitänsverband), H. Petersen (von der Dänischen Vereinigung der Steuerleute) und H. Larsen (vom Dänischen Verband der Schiffsmaschinisten).

**Der amtierende Präsident** gab sodann bekannt, daß sich die folgenden Kollegen entschuldigen ließen: Frank Cousins (Präsident der ITF), der gegebenenfalls noch später eintreffen werde; Ray Gunter; T. Bradley (Präsident der britischen Gewerkschaft des nichtfahrenden Verkehrspersonals; O. Becu (Generalsekretär des IBFG und ehemaliger Generalsekretär der ITF), der gezwungen gewesen sei, nach Tunesien zu reisen, aber vielleicht noch später eintreffen werde; R. Bratschi (ehemaliger Präsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes und der ITF); J. Oldenbrock (ehemaliger Generalsekretär der ITF und des IBFG) und Sir T. Yates (ehemaliger Vorsitzender des Geschäftsführenden Ausschusses der ITF).

**Der amtierende Präsident** ersuchte den Kongreß, sich in Erinnerung an die während der Berichtszeit verstorbenen Kollegen und Kolleginnen zu erheben.

Sodann fuhr er wörtlich wie folgt fort:

Die letzten drei Jahre, auf die wir heute am 28. Kongreß der ITF zurückblicken, waren, weltpolitisch gesehen, wieder besonders unruhig. Die leise Hoffnung, die wir damals in Helsinki hegten, im Sinne einer Entspannung zwischen Ost und West, zwischen Demokratien und Diktaturen, wurde einmal mehr zerstört. Seit unserem letzten Zusammentreffen gab es einige Ereignisse, die unsere Welt erneut an den Rand des allgemeinen Chaos gebracht haben. Obschon das Allerschlimmste abgewendet werden konnte, haben uns doch die vergangenen Monate neue drohende Konflikte, Aufstände und den blutigen Krieg in Vietnam gebracht. In Asien, im Mittleren Osten, in Afrika und in den Antillen sind neue Unruheherde entstanden, die uns eindeutig zeigen, daß der von allen Völkern ersehnte Friede immer noch nicht da ist und immer wieder neu gefährdet wird. Wenn auch die gegenwärtige Weltlage nicht gerade ermutigend aussieht, wollen wir uns eben deshalb um so mehr anstrengen, unseren Kampf um Frieden, Freiheit und Gerechtigkeit für alle Völker unserer Erde unablässig weiterzuführen. Im Gegensatz zur unsicheren internationalen Lage konstatieren wir mit großer Freude, daß sich Dänemark, unser Gastgeberland, in bezug auf die politischen und sozialen Verhältnisse in gesunder Aufwärtsentwicklung befindet. Dänemark ist ein leuchtendes, lebendiges Beispiel dafür, was erreicht werden kann durch die Toleranz in der menschlichen Zusammenarbeit und Loyalität auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene. Natürlich hat Dänemark genau wie alle anderen Länder auch seine Probleme, die es zu lösen gilt. Aber Dank der Zielstrebigkeit seines Volkes und des Glaubens an den Sieg der Demokratie und seiner Einrichtungen hat sich Dänemark erstaunlich rasch von den Folgen des Zweiten Weltkrieges und den bitteren Jahren der Besetzung durch die Armeen Adolf Hitlers erholt. Die Einigkeit und die Solidarität dieses Volkes, basierend auf der wahren Gleichberechtigung aller, ist beispielhaft.

Da die dänische Arbeiterbewegung und insbesondere die Gewerkschaftsorganisationen viel zum Aufstieg, zum hohen Lebensstandard beigetragen

haben, erfüllt auch uns in der Internationale der Transportarbeiter mit Stolz. Im Verlaufe der zurückliegenden Jahre seit Helsinki hat sich der Tätigkeitsbereich der ITF wiederum beträchtlich erweitert. Es kann unserem Tätigkeitsbericht entnommen werden, daß die Zahl unserer Mitglieder seit Helsinki allerdings leicht abgenommen hat, demgegenüber ist aber die Zahl der neu aufgenommenen Verbände ständig im Wachsen begriffen, vor allem in den Regionen. Dieser Zuwachs stellt zwangsläufig unser Sekretariat der ITF vor immer neue Aufgaben. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation nimmt sich mit Freude und Energie dieser Aufgaben an. Dabei ist allerdings nicht zu übersehen, daß dadurch enorme Forderungen an unsere begrenzten Mittel und an die Arbeitskapazität unseres Sekretariates gestellt werden. Außer der schwierigen Arbeit in den Entwicklungsländern, in Afrika, in Asien, in Südamerika, stehen wir in den industriell hochentwickelten Ländern Problemen gegenüber, die in sozialökonomischer oder technischer Hinsicht noch vor wenigen Jahren in unserer Gewerkschaftsarbeit sozusagen unbekannt waren. Probleme, die in ihrer ganzen Tragweite erfaßt und gelöst werden müssen. Es handelt sich vor allem um Probleme der technischen Entwicklung, denen wir uns zuwenden müssen. Mit der Rationalisierung in der Transportindustrie und der Automation stehen wir an der Schwelle einer neuen industriellen Revolution. Damit im Zusammenhang steht der sich heute vollziehende Strukturwandel im Verkehr, und daraus ergeben sich für uns schwerwiegende Konsequenzen. Wir müssen uns den neuen Gegebenheiten anpassen, wenn wir die wirtschaftliche und soziale Stellung der arbeitenden Menschen sicherstellen und ausbauen wollen. Dies ist auch der Grund, weshalb wir das Thema des Strukturwandels der Automation im Verkehrswesen auf die Tagesordnungsliste dieses Kongresses gesetzt haben. Hauptziel unserer Anstrengungen muß es sein, die Arbeitszeit und die Arbeits- und Lohnbedingungen den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Wir dürfen mit Stolz darauf hinweisen, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation in dieser Richtung tätig ist und bereits ansehnliche Erfolge erzielt hat. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Sozialcharta der Eisenbahner über die Modernisierung und Rationalisierung der Eisenbahnen. Diese Sozialcharta soll den Verbänden auch in den anderen Sektionen bei ihrer Arbeit helfen.

Auch die übrigen Sektionen der ITF befassen sich nachdrücklich und mit Energie mit den Problemen der Automation und deren Auswirkungen auf die soziale Stellung der Arbeitnehmer. Vielleicht das beste Zeichen dafür, daß die ITF auf diesem Gebiet für die Zukunft arbeitet, ist die Feststellung, daß ein Teil der Arbeiten an diesem Kongreß gerade den Problemen der fortschreitenden Technisierung der Wirtschaft gewidmet ist.

Hochverehrte Gäste, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ein beträchtlicher Teil der Tätigkeit in den Sektionen steht im Zusammenhang mit unseren Beziehungen zu verschiedenen internationalen Organisationen. Ich stelle fest, daß diese Verbindungen sich segensreich auswirken. Vor allem möchte ich bei dieser Gelegenheit auf die guten Beziehungen hinweisen zwischen unserer Internationale und der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf. Ich werde vielleicht im Verlaufe dieses Kongresses noch die Freude haben, einen Vertreter der Internationalen Arbeitsorganisation hier zu begrüßen.

Die ITF hat sich in den letzten Jahren in vermehrtem Maße auf die Tätigkeit in den Entwicklungsländern konzentriert. Wir haben in verschiedenen Regionen bemerkenswerte Fortschritte gemacht, wenn ich auch leider beifügen muß, daß wir insbesondere in einem gewissen Teil von Afrika mit

großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Dies trifft am meisten in jenen Gebieten zu, in denen die Gewerkschaften der unabhängig gewordenen Länder politischen Elementen zum Opfer gefallen sind und zu bloßen Werkzeugen totalitärer Einparteienregierungen gemacht wurden. Andererseits war es möglich, unsere Arbeit in Westafrika und in anderen Teilen dieses Kontinents erfolgreich fortzusetzen. Auch wurden neue Kontakte mit Verbänden in Senegal, in Sierra Leone, in Äthiopien, im Sudan usw. hergestellt. Auch in Asien erzielten wir einige erfreuliche Resultate durch Neuaufnahme von Verbänden aus verschiedenen Ländern, wo unsere Aktivität methodisch weitergeführt wird.

Wir danken bei dieser Gelegenheit unserem hier anwesenden Kollegen U'ren, der sich nach dem krankheitshalber ausgeschiedenen Regionalvertreter für Asien bereit erklärt hat, die Tätigkeit der ITF in diesem wichtigen Teil der Welt weiterzuführen.

Seit unserem letzten Kongreß sind zwei bedeutungsvolle internationale Solidaritätsaktionen zur Unterstützung asiatischer Mitgliedsverbände durchgeführt worden im Zusammenhang mit Arbeitskonflikten der malaisischen Eisenbahner und der philippinischen Hafentarbeiter. Die Probleme der asiatischen Seeleute wurden auf Konferenzen in Tokio in erfolgversprechender Weise an die Hand genommen. Es besteht kein Zweifel darüber, daß die ITF in allen Teilen der Welt dank ihrer aufbauenden Tätigkeit an Ansehen gewonnen hat. In Südamerika und dem Karibischen Raum sind mit dem Ausscheiden des früheren Regionaldirektors gewisse Schwierigkeiten aufgetreten, die aber mit der Ernennung unseres Freundes und Kollegen Otero zum Regionaldirektor als überwunden betrachtet werden können.

Leider ist es mir nicht möglich, im Rahmen meiner Eröffnungsansprache ein Bild der vielfältigen gewerkschaftlichen Tätigkeit der einzelnen Sektionen der ITF zu geben. Ich verweise auf die entsprechenden Kapitel im Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964.

Hochverehrte Gäste, meine Damen und Herren, liebe Kollegen, ich stelle zum Schlusse meiner Ausführungen mit Genugtuung fest, daß auf nationaler und internationaler Ebene in den vergangenen Jahren auf allen Gebieten erfolgreiche Arbeit geleistet worden ist. Allen, die in irgendeiner Weise zu dem erzielten Fortschritt beigetragen haben, danke ich an dieser Stelle aufrichtig und von Herzen. Mein Dank geht vor allem an alle Kolleginnen und Kollegen des Sekretariates der ITF, die in unermüdlicher Arbeit dazu beigetragen haben, das Ansehen der ITF in der ganzen Welt zu festigen und zu heben. Ich hoffe, daß der 28. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Kopenhagen einen guten Verlauf nimmt, daß durch unsere gemeinsame Arbeit neue Impulse in die uns angeschlossenen Organisationen hinausgehen zum Wohle der Transportarbeiter und aller arbeitenden Menschen in der ganzen Welt. Es lebe die internationale Solidarität, es lebe die ITF!

Sodann verlas **der Generalsekretär** ein Telegramm des Kollegen O. Becu, der sich wegen seiner Abwesenheit entschuldigen ließ, und ein Grußtelegramm der Nigerischen Hafentarbeiterföderation.

*Daraufhin nahm der Kongreß die Tagesordnung an und befürwortete die vorgeschlagene Geschäftsordnung.*

Ende der Vormittagssitzung.



**Mittwoch, 28. Juli 1965**

### **Nachmittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Nachmittagssitzung um 14.30 Uhr mit der Bekanntgabe der *Nominierungen für den Entschließungsausschuß und den Mandatsprüfungsausschuß*.

Folgende Kollegen wurden für den **Entschließungsausschuß** vorgeschlagen: Afrika: E. C. Okei-Achamba (Nigerien); Asien: S. Soda (Japan); Lateinamerika: H. Hernandez (Venezuela); Nordamerika: D. N. Secord (Kanada), S. Wall (USA); Europa: E. Haugen (Norwegen), A. Kitson (Großbritannien), R. Decoudun (Frankreich), E. Ulbrich (Österreich), W. Mikkelsen (Deutschland) und W. A. Kieboom (Niederlande).

Für den **Mandatsprüfungsausschuß** gab der amtierende Präsident die folgenden *Nominierungen* bekannt: Afrika: H. M. Luande (Uganda); Asien: S. Packirisamy (Malaysien); Lateinamerika und Karibischer Raum: Kollege G. Munro (Trinidad); Nordamerika: R. R. Smeal (Kanada), E. Oliver (USA); Europa: Kollegen Sallé (Frankreich), K. Haussig (Deutschland), W. Hogarth (Großbritannien) und W. C. van Zuylen (Niederlande).

Als **Stimmzähler** wurden folgende Kollegen vorgeschlagen: L. Buonaccorsi (Frankreich), E. Haari (Schweiz), F. Berger (Deutschland), B. Majumder (Indien) und Rudi Faupl (USA).

*Alle Nominierungen wurden vom Kongreß einstimmig gutgeheißen.*

Anschließend ersuchte der **amtierende Präsident** den Generalsekretär, den

## **Tätigkeitsbericht**

einzuweisen.

**Der Generalsekretär** sagte, die ITF habe sich während der Berichtszeit in mehr Ländern betätigt als je zuvor. Infolgedessen seien ihre Verpflichtungen in größerem Maße angestiegen, als die ihr zur Verfügung stehenden Mittel. Dies sei nicht allein eine Geldfrage. Seit dem Jahre 1953 habe sich das im Sekretariat beschäftigte Personal um nur drei Personen erhöht. In der gleichen Zeit sei die zu bewältigende Arbeit enorm angestiegen. Wenn das Arbeitspensum der ITF weiterhin im gleichen Maße ansteige, würden wir in aller Wahrscheinlichkeit mehr Personal einstellen müssen. Das Londoner Sekretariat erstelle sämtliche Dokumente für die Sitzungen der leitenden Gremien und Fachsektionen sowie mehrere ITF-Veröffentlichungen in mehreren Sprachen.

Sodann sprach der Generalsekretär über verschiedene im Tätigkeitsbericht erwähnte allgemeine Fragen. Die erste dieser war das Problem der Gewerkschaftsrechte. Er teilte mit, daß die Eisenbahnersektion begonnen habe, eine Untersuchung der Gewerkschaftsrechte der Eisenbahner der verschiedenen Länder vorzunehmen.

Obwohl die im Tätigkeitsbericht zu dieser Frage unter Punkt 87 erscheinende Mitteilung verhältnismäßig kurz gefaßt werden mußte, würden jene Kollegen, die sich mit der Ausarbeitung dieser Studie befaßten, ihm beipflichten, wenn er sage, daß der Bericht über die Gewerkschaftsrechte eines der wertvollsten Projekte der ITF darstelle. Die bereits vorliegenden Infor-

mationen zeigten, daß von Land zu Land beträchtliche Unterschiede bestünden. In einem Land z. B. seien die Rechte der Gewerkschaften praktisch unbeschränkt; in einem anderen Land wieder bestünden so viele Einschränkungen, daß die Gewerkschaften überhaupt nicht ordentlich arbeiten könnten. Die Gewerkschaften der Eisenbahner seien der Gefährdung der Gewerkschaftsrechte in größerem Maße ausgesetzt als andere Arbeiter, weil in vielen Ländern Vorschriften über die Aufrechterhaltung lebenswichtiger Dienste bestünden. Aber auch die Gewerkschaftsrechte anderer Arbeiterkategorien seien angefochten worden. Leider müsse gesagt werden, daß in diesem Zusammenhang den Gewerkschaften zahlreicher Entwicklungsländer große Probleme verursacht worden seien. Dies sei um so bedauerlicher, wenn man bedenke, daß viele dieser Länder erst vor kurzem, nach einem bitteren Kampf, die Ketten der Kolonialherrschaft abgeworfen haben. Noch heute befänden sich in einigen dieser Länder freie Gewerkschafter in Haft. Die ITF sei satzungsgemäß verpflichtet, den Kolonialismus, den Totalitarismus und die Aggression in allen ihren Formen zu bekämpfen. Im ITF-Sekretariat träfen laufend Ansuchen um Beistand im Kampf der Gewerkschaften gegen eine Einmischung seitens der Regierungen ein. Manchmal sei die ITF aufgrund der vorherrschenden politischen Verhältnisse nicht in der Lage, diesen Ansuchen nachzukommen. Auf internationaler Ebene jedoch habe die Gewerkschaftsbewegung in dieser Sache einige Fortschritte erzielt, z. B. die Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 durch die japanische Regierung. In anderen Ländern dagegen – z. B. in Tansanien – habe sie Rückschläge erlitten. Unsere Hauptaufgabe bestehe in der Bildung und Schaffung starker Gewerkschaften, die in der Lage seien, sich diesen Angriffen der Regierungen zu widersetzen. Niemand könne bestreiten, daß die Gewerkschaften bei dem sozialen und wirtschaftlichen Aufbau der Entwicklungsländer eine verantwortungsvolle Rolle zu spielen hätten. Natürlich müßten die Gewerkschaften gleichzeitig die Interessen der Öffentlichkeit berücksichtigen und die Beschlüsse einer demokratisch gewählten Regierung respektieren. Einige Entwicklungsländer sähen sich riesigen wirtschaftlichen und sozialen Problemen gegenübergestellt. In vielen Fällen seien die Gewerkschaften gerade deswegen unterdrückt worden, weil sie eine unabhängige und progressive Machtgruppe darstellten.

Der größte Teil der diesbezüglichen Probleme entfalle auf die Regionalvertreter der ITF. Die Hingabe und Opferbereitschaft dieser Kollegen sei des höchsten Lobes würdig.

Sodann kam der Generalsekretär kurz auf die Tätigkeit der Sektionen zu sprechen. Er erklärte, daß sich die verschiedenen Sektionen während der Berichtszeit weiterhin mit den Routineproblemen der einzelnen Transportarbeiterkategorien befaßt hätten. Wie der Tätigkeitsbericht zeige, sei die Arbeit der Sektionen während der Berichtszeit intensiviert worden.

Sodann deutete der Generalsekretär an, daß er später eine Gelegenheit haben werde, irgendwelche besondere Fragen, die bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes auftreten, zu beantworten. Er werde den Ausführungen der Delegierten mit großem Interesse zuhören.

Abschließend betonte er, daß es aus technischen Gründen notwendig gewesen sei, den Tätigkeitsbericht so kurz wie möglich zu halten. Der Bericht stelle somit lediglich eine knappe Zusammenfassung der von der ITF während der letzten drei Jahre geleisteten Arbeit dar.

**A. M'Baye** (Fédération Sénégalaise des Travailleurs du Transport) brachte seine Befriedigung über den Beitritt seiner Organisation zur ITF zum Ausdruck und bekundete die Solidarität seines Verbandes mit den übrigen Mit-

gliedsverbänden der ITF. Sodann sprach er über die Struktur und die Ziele seiner Organisation, der Senegalesischen Transportarbeiter-Föderation, die aus drei Transportarbeiterverbänden (Hafenarbeiter, Seeleute und Straßentransportarbeiter) bestehe und dem wichtigsten senegalesischen Gewerkschaftszentrum (UNTS) angeschlossen sei. Aufgrund der demokratischen Gesinnung der Regierung seines Landes erfreuten sich dessen Gewerkschaften einer uneingeschränkten Handlungsfreiheit. Die Mitglieder seines Verbandes hätten bei dem Kampf um die Unabhängigkeit Senegals an der Spitze gestanden. Er führte in diesem Zusammenhange den im Jahre 1947 durchgeführten fünf Monate langen Streik der senegalesischen Eisenbahner an. Er sagte, die freien Gewerkschafter Afrikas wüßten, daß die wichtigste Aufgabe nunmehr darin bestehe, den Aufbau starker Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene zu fördern. Seine Organisation sei entschlossen, mit den übrigen afrikanischen Gewerkschaften zusammenzuarbeiten, damit Afrika ein freier und vereinigter Kontinent mit einer starken Gewerkschaftsbewegung werden könne.

Er sei überzeugt, daß die afrikanische Gewerkschaftsbewegung auch weiterhin die Unterstützung der Gewerkschaften der fortschrittlichen Länder und die Hilfe der verschiedenen internationalen Organisationen benötigen werde. Die internationale Gewerkschaftsbewegung sei die erste Meinungsgruppe gewesen, welche klar erkannt habe, in welcher Richtung sich Afrika entwickeln müsse. Sie habe daher mit allen Mitteln den Aufbau junger demokratischer Gewerkschaften in Afrika unterstützt.

Die Arbeiter und ihre Organisationen müßten bei der Schaffung und Verwaltung wirtschaftlicher und sozialer Gremien in größerem Maße hinzugezogen werden, um eine gerechtere Verteilung der Früchte der wirtschaftlichen Entwicklung sicherzustellen. Der Redner verurteilte die Verantwortungslosigkeit gewisser Verbände, die sich das Mißtrauen der Regierungen ihrer Länder zugezogen hätten und nicht bereit seien, mit diesen zusammenzuarbeiten. Er schlug die Bildung gewerkschaftlicher Genossenschaften für Verteilung und Produktion sowie die Schaffung von Genossenschaftsbanken und die Bereitstellung beruflicher Ausbildungszentren durch die Gewerkschaften vor. Solche Einrichtungen würden nicht nur zur Verbesserung der finanziellen Lage der Gewerkschaften beitragen, sondern auch den Gemeinschaftsgeist der ihnen angeschlossenen Mitglieder stärken. Zur Durchführung dieser Projekte würden die afrikanischen Verbände die Unterstützung und Hilfe der Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer benötigen.

Abschließend bedauerte Kollege M'Baye, daß in seinem Teil Afrikas so wenige französischsprachige Gewerkschaften der ITF angeschlossen seien. Die ITF werde ihre Tätigkeit im französischsprachigen Afrika intensivieren müssen. Die Bildung eines koordinierten Blocks der französischsprachigen Mitgliedsverbände würde es ermöglichen, eine konstruktive Zusammenarbeit mit den englischsprachigen afrikanischen Mitgliedsorganisationen der ITF herbeizuführen. Diese Zusammenarbeit wäre für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der in Frage kommenden Länder zweifellos von großem Wert. Weiterhin wäre es sehr nützlich, wenn zwischen den afrikanischen Gewerkschaften eine regelmäßige Aussprache über ihre gemeinsamen Probleme erfolgen könnte. Die afrikanischen Mitgliedsverbände dürften nicht als die armen Verwandten der ITF angesehen werden. Die ITF sei eine demokratische Organisation. Die afrikanischen Mitgliedsverbände müßten gegenüber der ITF ihre satzungsgemäßen Verpflichtungen erfüllen, ehe sie Anspruch auf solidarische Unterstützung erheben könnten.

**H. M. Luande (Parlamentsmitglied)** (Verband der afrikanischen Eisenbahner Ugandas) überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße seiner Delegation und bedauerte die Tatsache, daß die Mehrzahl der Arbeiter der Welt noch immer in Armut, Unwissenheit und Elend lebten. Die derartige Verhältnisse gestattende wirtschaftliche und politische Struktur müsse durch eine andere ersetzt werden, die sich mit der Würde des Menschen und seiner Arbeit vereinbaren lasse. Alle Arbeiter sehnten sich nach Gerechtigkeit, Freiheit, Frieden und einem menschenwürdigen Leben. Zahlreiche Funktionäre der afrikanischen Gewerkschaftsbewegung befänden sich heute in Haft, vor allem in jenen Ländern, die noch der Kolonialherrschaft unterstellt seien. Heute sei ein neues Afrika im Entstehen begriffen. Die in diesem Zusammenhang zu bewältigenden Aufgaben erforderten vor allem ein vereinigtes Zielbewußtsein und eine entschlossene Zusammenarbeit. Auch in Uganda ließe noch manches zu wünschen übrig. Die Produktionsmethoden seien zwar verbessert worden, aber vor allem in der Landwirtschaft müsse noch viel getan werden. Die Mehrzahl der Einwohner des Landes seien Analphabeten, und das Niveau der Ernährung, Unterkunft und gesundheitlichen Betreuung sei noch immer verhältnismäßig niedrig. Abschließend dankte Kollege Luande der ITF für die den Transportarbeitern von Uganda geleistete Unterstützung und rief den Kongreß zur Fortsetzung des Kampfes gegen alle Formen der Ausbeutung und Diktatur auf.

**Y. Nabasama** (Alljapanischer Seeleuterverband) verwies auf die Bedeutung der Regionaltätigkeit und brachte seine Befriedigung über den erfolgreichen Ausgang der kürzlichen Asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO in Tokio zum Ausdruck. Diese Konferenz sei zufolge der Bemühungen seines Verbandes nach Japan eingeladen worden, und auf ihr sei die zwischen den asiatischen und europäischen Gewerkschaften bestehende Solidarität besonders eindrucksvoll hervorgetreten. Die von der Konferenz angenommenen Entschlüsse würden jedoch weiter verfolgt werden müssen. In diesem Zusammenhange hoffte er, daß die internationale Transportarbeiterbewegung ihre organisatorische Tätigkeit, vor allem in Hongkong, fortsetzen werde. Die asiatischen Gewerkschaften würden weiterhin versuchen müssen, ihre eigene Position zu stärken.

Die ITF solle sich bemühen, engere Kontakte zwischen den asiatischen Gewerkschaften herbeizuführen. Sodann brachte er die Ansicht zum Ausdruck, daß die Zahl der asiatischen Vorstandsmitglieder von zwei auf drei erhöht werden könne. Abschließend erklärte er, daß sein Verband die vom Vorstand vorgeschlagene Erhöhung der Mitgliedsverbände gutheiße, in der Hoffnung, daß es dadurch möglich sein werde, die Regionaltätigkeit der ITF weiter auszubauen.

**N. Metslov** (Estländischer Seeleuterverband) zollte der Sondersektion der Seeleute und dem Kollegen White seine Anerkennung für die im Rahmen der ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe erzielten eindrucksvollen Resultate. Er dankte allen Hafentarbeiterverbänden, die an der Boykottierung solcher Schiffe beteiligt waren. Dennoch sei die Zahl der unter der Flagge Liberis registrierten Schiffe während der Berichtszeit und vor allem im Jahre 1964 weiterhin angestiegen, so daß es unbedingt notwendig sei, unseren Kampf gegen diese Schiffe unermüdlich fortzusetzen. Die estländische Handelsflotte sei ebenfalls etwas größer geworden. Die im Besitz europäischer Reeder stehenden estländischen Schiffe seien von seinem Verband, was die gewerkschaftliche Organisierung der Besatzungsmitglieder anbelange, hundertprozentig erfaßt. Inbezug auf die im Besitz der Reeder anderer Länder stehenden estländischen Schiffe dagegen sei die Lage durchaus nicht

befriedigend. Die betreffenden Reeder weigerten sich, Kollektivverträge abzuschließen. Sein Verband habe die Seeleuteorganisationen anderer Länder gebeten, ihn bei seinen diesbezüglichen Bemühungen zu unterstützen und sich sogar bereit erklärt, diesen anderen Verbänden den Abschluß von Kollektivverträgen für die Besatzungen dieser Schiffe zu gestatten. Bis jetzt habe jedoch der Appell seines Verbandes leider keinen Widerhall gefunden. Estland könne in gewissem Sinne als ein Entwicklungsland betrachtet werden, da es gezwungen sei, den wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der UdSSR zu dienen. Die Verwaltung der gesamten baltischen Handelsflotte sei nach Leningrad verlegt worden, und heute befänden sich nur noch wenige Estländer an Bord dieser Schiffe. Seit der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg sei der Prozentsatz der in Estland lebenden Russen von 4 Prozent auf 25 Prozent der Gesamtbevölkerung angestiegen.

**S. Perry** (Binnenverkehrsabteilung des Israelischen Gewerkschaftszentrums Histadrut) beglückwünschte die ITF zu der während der letzten drei Jahre geleisteten Arbeit. Er betonte, daß der Kongreß ein Arbeitsprogramm für die Verteidigung der sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Transportarbeiter formulieren müsse. Israel sei ein kleines Land und habe mit dem Aufbau seiner Wirtschaft von vorne anfangen müssen. Der Bau eines modernen Verkehrsnetzes für Israel sei ein Problem, dessen Lösung großen Mut und große Entschlossenheit erfordere. Nunmehr sei es unsere Aufgabe, die Gewerkschaften den Problemen des heutigen Zeitalters der Technik anzupassen. Sodann beschrieb der Redner die städtischen Verkehrsanlagen von Tel-Aviv und die Struktur der genossenschaftlichen israelischen Straßenverkehrsunternehmen.

Die Aufgabe der ITF in den Entwicklungsländern sei in erster Linie, den dortigen Arbeiterorganisationen zu lehren, sich selbst zu helfen. In diesem Zusammenhänge spiele die Ausbildung zuverlässiger Gewerkschaftsfunktionäre eine sehr wichtige Rolle. Das afro-asiatische Institut der Histadrut habe auf diesem Gebiet wertvolle Arbeit geleistet und werde dies auch weiterhin tun. Die ITF könne durch ihre Tätigkeit zur Überbrückung der zwischen den fortschrittlichen Industrieländern und den hauptsächlich als Rohmaterialquellen dienenden Entwicklungsländern bestehenden Kluft beitragen. Abschließend hoffte der Redner, daß die ITF in der Lage sein werde, die sich aus dem Strukturwandel im Verkehr ergebenden Probleme zu bewältigen. Wir dürften nicht vergessen, daß diese Probleme nicht nur in den großen Verkehrszentren, sondern auch in kleineren Städten und Ländern bestünden.

**Der Generalsekretär** verlas ein Telegramm der Argentinischen Vereinigung der Kapitäne und Steuerleute, in dem diese Organisation ihr Bedauern darüber zum Ausdruck brachte, daß sie nicht in der Lage gewesen sei, Beobachter zu unserem Kongreß zu entsenden. Gleichzeitig teilte uns der argentinische Verband mit, daß die im Zusammenhang mit seinem Beitritt zur ITF noch zu erfüllenden Formalitäten praktisch erledigt seien.

Als nächstes verlas der Generalsekretär ein Grußtelegramm des Präsidenten der Internationalen Föderation der freien Exilgewerkschaften, Kollege F. Bialas, der aus Krankheitsgründen an der Teilnahme an unserem Kongreß verhindert worden war.

Daraufhin vertagte **der amtierende Präsident** die Sitzung.

**Donnerstag, 29. Juli 1965**

**Vormittagssitzung**

**Diskussion des Tätigkeitsberichtes (Fortsetzung)**

**Hans Düby** (amtierender Präsident) eröffnete die Sitzung um 9.00 Uhr und erteilte dem Kollegen J. S. Thore das Wort.

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) erklärte, die ITF habe zwar während der letzten drei Jahre ein großes Arbeitspensum bewältigt und auf mehreren Gebieten beachtenswerte Fortschritte erzielt. Dennoch bestünden noch eine Anzahl sehr wichtiger Probleme, die nicht gelöst werden würden, wenn sich die leitenden Funktionäre der ITF und die Mitgliedsverbände nicht mit aller Entschlossenheit um deren Lösung bemühten. Der Redner ersuchte die übrigen ITF-Sektionen, Verständnis für die besonderen Probleme der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter aufzubringen. Eine Anzahl von Reedern versuchten gegenwärtig, ihre Geldgier auf Kosten der Seeleute und der Schifffahrt selbst zu befriedigen. Diese skrupellosen Gewinnler könnten nur durch eine gemeinsame Aktion der gesamten ITF zur Vernunft gebracht werden. Die ITF sollte alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um die zunehmende Ausnutzung der Besatzungen von Schattenflaggenschiffen und Schiffen im Fernostverkehr Einhalt zu gebieten. In diesem Zusammenhange erinnerte der Redner an den von der ITF im Jahre 1958 durchgeführten Schattenflaggenboykott und erklärte, daß der unter Schattenflaggen registrierte Schiffsraum seitdem beträchtlich angestiegen sei und weiter ansteigen werde, wenn die ITF keine energischen Gegenmaßnahmen ergreife. Seit dem Jahre 1958 habe die ITF verfehlt, genügend energische Abhilfsmaßnahmen in die Wege zu leiten. Sie habe lediglich mit gewissen Reedern Verträge für bestimmte Schiffe abgeschlossen. Statt dessen hätte sie energische Maßnahmen in Weiterverfolgung des Generalboykotts vom Jahre 1958 ergreifen sollen. Dies habe sie nicht getan, so daß die unter Schattenflaggen registrierte Tonnage weiter angestiegen sei. Er nehme an, es sei den leitenden Funktionären der ITF nichts Neues, daß eine große Anzahl von Schattenflaggenschiffen nunmehr unter der griechischen Flagge führen bzw. in Griechenland registriert seien und unter Schattenflaggen fahren. Dies gelte vor allem für die im Besitz amerikanischer Schattenflaggenreeder stehenden Schiffe, aber in letzter Zeit drohe diese Tendenz sich auch auf gewisse skandinavische Reeder und Schiffe auszuweiten. Der Redner sagte, er wisse, daß die Panhellenische Seeleuteföderation der ITF angeschlossen sei, könne jedoch nicht verstehen, wie die leitenden Funktionäre der ITF es einem Mitgliedsverband erlauben könnten, solche Praktiken anzuwenden. Die griechischen Reeder und die Schattenflaggenreeder verdienten Millionen, die sie in Spielkasinos und auf Luxusjachten verschwendeten, während sich die Besatzungen ihrer Schiffe abrackern müßten, um ein bloßes Almosen zu verdienen. Die ITF müsse diesem beklagenswerten Tatbestand unverzüglich ein Ende bereiten.

Ein weiteres Problem ergebe sich aus der Beschäftigung asiatischer und indischer Seeleute im Fernostverkehr. Die Reeder der betreffenden Schiffe, deren Zahl außerordentlich zugenommen habe und die unter den verschiedensten Flaggen registriert seien, nutzten die in vielen asiatischen Ländern bestehende Hungersnot und Arbeitslosigkeit zu ihrem Vorteil aus. Die Be-

satzungen dieser Schiffe seien vollkommen hilflos und könnten gegen deren englische, norwegische, schwedische und dänische Reeder – um nur einige der in Frage kommenden Länder zu nennen – überhaupt nichts unternehmen. Diese skrupellosen Reeder zahlten den asiatischen Seeleuten weit aus weniger, als die Kollektivverträge des Landes, unter dessen Flagge das betreffende Schiff registriert ist, vorschreiben. Die skandinavischen Seeleuteorganisationen würden daher an den Kongreß den Antrag stellen, daß die ITF sofortige Maßnahmen ergreife, um dieser Massenausbeutung ein Ende zu bereiten. Die skandinavischen Verbände wüßten, daß es in einigen Ländern aufgrund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nicht möglich sei, einen hundertprozentig effektiven Boykott durchzuführen. Wie dem auch sei: Wenn die ITF erkläre, daß sie fest entschlossen sei, alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um Ordnung zu schaffen, und wenn sich alle Mitgliedsverbände bereit erklärten, die Bemühungen der ITF zu unterstützen, dann könne sehr bald etwas erreicht werden. In diesem Zusammenhang verwies der Redner auf die Tatsache, daß die Mehrzahl der auf Schattenflaggenschiffen mit asiatischen Besatzungen beschäftigten Offiziere ITF-Mitgliedsverbänden angehören. Die ITF sollte die in Frage kommenden Verbände auffordern, diese Offiziere von den Schiffen zurückzuziehen. Wenn die ITF keine effektiven Maßnahmen in die Wege leiten könne, sehe die Zukunft der anerkannten Schiffahrtsländer sehr düster aus. Der Redner beantragte, daß alle diese Fragen von dem Kongreß gründlich diskutiert werden sollten und ersuchte den nächsten Generalsekretär der ITF, so bald wie möglich nach dem Kongreß eine gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter einzuberufen, um einen Plan für einen umfassenden Boykott gegen Schattenflaggenschiffe sowie gegen Schiffe, die in fernöstlichen Gewässern verkehren und deren Besatzungen schlechtere Löhne erhalten als die im Registrierungsland der Schiffe festgelegten, auszuarbeiten.

**V. David** (Transportarbeiterverband von Malaya) überbrachte dem Kongreß die Grüße der malaiischen Transportarbeiter. Er sprach über die kritische Lage der malaiischen Arbeiterbewegung, deren Ursachen vor allem in der gegenwärtigen veralteten Gesetzgebung und in der andauernden industriellen Ausbeutung der Arbeitnehmer zu suchen seien. Die Regierung stehe auf der Seite der Arbeitgeber und habe wiederholt antigewerkschaftliche Maßnahmen ergriffen und Streikverbote erlassen, sodaß den Arbeitern keine Möglichkeit gegeben ist, ihre Interessen angemessen zu verteidigen. Auch passive Resistenzmaßnahmen, Arbeiterversammlungen – wie z. B. am 1. Mai – und Demonstrationen seien von der Regierung verboten worden. Polizei und Truppen seien benutzt worden, um Streiks zu zerschlagen. Weiterhin habe die Regierung gedroht, aktiven Gewerkschaften ihre Anerkennung abzusprechen und ihre Registrierung als ungültig zu erklären. Führende Gewerkschafter seien bei Berufung auf sogenannte Sicherheitsvorschriften verhaftet worden, ohne daß irgendwelche offizielle Beschuldigungen gegen sie vorgebracht wurden. Diese Gewerkschafter wurden in mehreren Fällen längere Zeit festgehalten, ohne vor ein Gericht gestellt zu werden. Offizielle schiedsrichterliche Entscheidungen seien von der Regierung als ungültig erklärt worden. Die Arbeitsbedingungen seien außerordentlich schlecht, vor allem im Straßentransport, wo es noch immer keinen Achtstundentag gebe. Ein Verband habe ein Jahr lang bitter kämpfen und mehrere Streiks durchführen müssen, ehe er als Verhandlungspartner anerkannt worden sei. Der Redner ersuchte sodann die ITF, an die IAO heranzutreten und sie zu bitten, die gegenwärtige Arbeitsgesetzgebung Malayas einer eingehenden Prüfung

zu unterziehen, vor allem was die Vorschriften über den Straßentransport anbelange, da diese zum großen Teil noch aus der Kolonialzeit stammten. Sodann kam der Redner auf die Lage in Singapur zu sprechen. Er sagte, der Gewerkschaftsbund von Singapur sei das gefügte Werkzeug einer diktatorischen Regierung. Die Singapore Association of Trade Unions, der die überwiegende Mehrzahl der singapurischen Arbeiter angehöre, sei wegen ihrer Opposition gegen die Sozialpolitik der Regierung verboten worden. Zahlreiche Gewerkschafter seien längere Zeit in Haft gehalten worden, ohne vor Gericht gebracht zu werden.

Der Redner betonte, daß die fortschrittlichen Länder großes Verständnis für die Probleme der jungen Entwicklungsländer Afrikas und Asiens aufbringen müßten, sodaß eine echte internationale Solidarität aller Arbeiter der Welt herbeigeführt werden könne. Die Gewährung militärischer Hilfe unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen stelle lediglich eine neue Form des Imperialismus dar und sei daher schärfstens zu verurteilen.

Am Ende seiner Ausführungen verwies Kollege David auf den ungleichen Status der weiblichen Arbeitnehmer, deren Gleichberechtigung unbedingt sichergestellt werden müsse.

**W. Hogarth** (National Union of Seamen, Großbritannien) pflichtete den Ausführungen des Kollegen Thore bei und beanstandete die Art und Weise, in der das Sekretariat die Mitgliedsbeiträge verwendet habe sowie die Rolle der ITF im Zusammenhang mit der Festlegung des Termins der Asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO, demzufolge es seiner Organisation nicht möglich gewesen sei, an dieser wichtigen Konferenz teilzunehmen. Dies war außerordentlich enttäuschend, da gerade seine Organisation außerordentlich unter der zunehmenden Verwendung billiger chinesischer Seeleute leide. Eben gerade dieses Problem habe als wichtigster Punkt auf der Tagesordnung dieser asiatischen Schifffahrtskonferenz gestanden. Er habe dem Sekretariat drei Monate vorher mitgeteilt, an welchen Tagen seine Organisation nicht in der Lage sein würde, Vertreter zu dieser Konferenz zu entsenden. Aufgrund der häufigen Abwesenheit des Generalsekretärs vom Büro sei es jedoch nicht möglich gewesen, geeignete Vorkehrungen zu treffen. Seine Organisation müsse darauf bestehen, daß das ITF-Sekretariat künftig effektiver arbeite und eine kampflustigere Haltung einnehme.

Er könne dem nächsten Generalsekretär schon jetzt sagen, daß der Britische Seeleuterverband ernstlich den Austritt aus der ITF erwägen werde, wenn während der nächsten zwölf Monate keine Verbesserungen im Sekretariat vorgenommen würden. Die ITF müsse sich viel intensiver mit den Problemen der Schattenflaggen und der Anheuerung chinesischer Seeleute zu unterdurchschnittlichen Heuern befassen. Weiterhin sollte sich die ITF bemühen, die Löhne der indischen Seeleute zu verbessern.

Sodann kam er auf administrative Fragen zu sprechen. Er sagte, alle Mitglieder seiner Organisation hätten das Recht, eine Abschrift des Protokolls der Vorstandssitzungen und Abschriften der Finanzberichte und der Bilanz zu verlangen. Er sei daher sehr erstaunt, daß man auf die Bitte seiner Organisation, ihr Exemplare der Protokolle der Sitzungen des ITF-Vorstandes zur Verfügung zu stellen, mit Entsetzen reagiert habe. Die angeschlossenen Verbände hätten jedoch seines Erachtens sicher das Recht, diese Dokumente und eine ordentliche ITF-Bilanz zu verlangen. Der Vorstand tage nur alle sechs Monate. Man könne von den Mitgliedsverbänden nicht erwarten, daß sie drei Jahre warten, ehe ihnen ein zusammengebastelter Bericht wie der gegenwärtige vorgelegt werde.

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband) zollte der Arbeit des Kol-



legen P. de Vries seine Anerkennung und sagte, er sei sicher, daß dessen Nachfolger, Hans Imhof, zur Aufrechterhaltung und Erhöhung des Prestiges der ITF beitragen werde. Die ITF habe sich in den Entwicklungsländern aktiv betätigt. Dennoch bestehe das Bedürfnis nach einer intensiveren Regionaltätigkeit, vor allem in Afrika, um dem Einfluß Moskaus und Pekings zu begegnen. Er bedauerte die Tatsache, daß in zahlreichen afrikanischen Ländern Einparteieregierungen ans Ruder gelangt und die Gewerkschaften einiger dieser Länder der Kontrolle der Regierung unterstellt worden seien. Auch in Asien sei es für die Gewerkschaften sehr schwierig, ihre Unabhängigkeit zu verteidigen. Es sei daher erfreulich, daß dies der überwiegenden Mehrzahl der ITF-Mitgliedsverbände bis jetzt gelungen sei.

Der Tätigkeitsbericht zeige, daß während der Berichtszeit von allen sieben ITF-Sektionen konstruktive Arbeit geleistet worden sei. Er glaube jedoch, daß es notwendig sei, in regelmäßigen Zeitabständen Sektionskonferenzen zu veranstalten. Er persönlich wolle der ITF für ihre Bemühungen zugunsten der Hochseefischer danken. Die diesbezügliche Tätigkeit der ITF habe zur Annahme von drei IAO-Übereinkommen geführt, und weitere IAO-Instrumente über Fischereifragen seien geplant. Weiterhin wolle er den dem Verwaltungsrat der IAO angehörenden Arbeitnehmervertretern für ihre Bemühungen danken, die zu dem Beschluß geführt hätten, gegen Ende 1965 eine Vorbereitende Technische Konferenz über Fischereifragen einzuberufen, auf der zuhauenden der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz geeignete Entwürfe für weitere Übereinkommen bzw. Empfehlungen ausgearbeitet werden sollen.

In seiner Eigenschaft als Mitglied der Seeleutesektion wolle er den Ausführungen des Kollegen Thore zur Frage der Schattenflaggen beipflichten. Die Entschlossenheit der ITF, dieses Problem zu lösen, scheine in letzter Zeit versickert zu sein. Infolgedessen habe die Gefahr der Schattenflaggen entsprechend zugenommen. Das gesamte Problem werde nunmehr erneut überprüft werden müssen. Abschließend brachte er die Hoffnung zum Ausdruck, daß die zwischen den Mitgliedsverbänden und den verschiedenen Sektionen der ITF bestehende Solidarität es uns ermöglichen würde, die von unseren Vorgängern begonnenen Bemühungen fortzusetzen. Weiterhin hoffte er, daß die Resultate der im Rahmen des Kongresses stattfindenden Sektionskonferenzen zur Erhöhung des Lebensstandards der Transportarbeiter und zur Einführung besserer Sozialversicherungsbedingungen beitragen würden. Er sagte, er sei überzeugt davon, daß die ITF und der IBFG auch weiterhin eng zusammenarbeiten würden, um die freie internationale Gewerkschaftsbewegung zu stärken und zur Sicherung des Weltfriedens beizutragen.

**S. Akova** (Türkische Eisenbahnerföderation) dankte der ITF für die seiner Organisation während zwei kürzlichen Arbeitskonflikten geleistete Unterstützung.

**R. M. Pérez** (Argentinischer Straßentransportarbeiterverband) verwies auf die schwierige wirtschaftliche und politische Lage Argentiniens und Lateinamerikas. Er sprach von der Notwendigkeit der Verbesserung des argentinischen Straßennetzes und sagte, daß die Arbeitsbedingungen der Lastwagenführer schlecht seien, vor allem im lateinamerikanischen grenzüberschreitenden Langstreckenverkehr. Dies sei darauf zurückzuführen, daß die Arbeitsgesetzgebungen der einzelnen Länder nicht genügend miteinander koordiniert worden seien.

Er teilte mit, daß die Mitgliedsverbände der Argentinischen Transportarbeiter-Föderation eine Universität der Arbeit – die erste solche in Argentinien

tinien – gebildet hätten und hoffte, daß die ITF dieses Projekt unterstützen werde.

**A. Kithima** (Kongolesische Föderation der freien Gewerkschaften) überbrachte dem Kongreß die Grüße der seiner Organisation angehörenden Transportarbeiter. Er sprach über die wirtschaftliche Bedeutung des kongolesischen Transportwesens. Über 35 000 Arbeitnehmer seien in seinem Lande im Transportwesen bzw. bei Verkehrsunternehmen beschäftigt. Aus diesem Grunde bestehe ein großer Mangel an technischen Ausbildungsstätten. Der Redner zollte der Arbeit des Kollegen Laflamme seine Anerkennung und verwies gleichzeitig auf das Bedürfnis nach einer Ausdehnung und Dezentralisierung der Regionaltätigkeit in Afrika unter den gemeinsamen Auspizien der ITF und des IBFG.

**Lee Chan Hyuk** (Koreanischer Eisenbahnverband) begrüßte den Kongreß im Namen der koreanischen Transportarbeiter, von denen 73 038 der ITF angehörten. Er sprach über die erfolgreiche Reorganisierung seines Verbandes nach der Revolution vom Jahre 1961 und die Aufhebung des Gewerkschaftsverbotes durch die neue Regierung. An dem Schulungsprogramm seines Verbandes für das Jahr 1964 hätten 200 Gewerkschaftsfunktionäre teilgenommen. Ein weiteres solches Programm werde gegenwärtig vorbereitet. Sodann erklärte er, daß er stolz auf die Tatsache sei, daß sein Verband den ersten anerkannten Betriebsrat in Korea gebildet habe. Er sagte, es sei notwendig, die in den weniger fortschrittlichen Ländern der Welt befindlichen Gewerkschaften im größerem Maße zu unterstützen, vor allem durch die Veranstaltung von Schulungskursen, die es diesen Gewerkschaften ermöglichen würden, zu starken Organisationen heranzuwachsen, so daß sie sich der zerstörerischen Tätigkeit der Kommunisten widersetzen könnten.

**Yahaya bin Mohamed Ali** (Malaiischer Eisenbahnverband) sagte, seine Organisation messe ihrer Zugehörigkeit zur ITF große Bedeutung bei und sei sich der Notwendigkeit der internationalen gewerkschaftlichen Tätigkeit bewußt. In ihrem Kampfe um Erlangung des Beamtenstatus sei den Mitgliedern seines Verbandes seitens der ITF wertvolle Unterstützung zuteil geworden. Nachdem sein Verband diese Frage mit der Unterstützung der ITF dem Obersten Gerichtshof des Landes unterbreitet hatte, sei den malaiischen Eisenbahnern der Regierungsangestellten-Status gewährt worden. Dennoch genössen sie noch immer nicht alle ihnen gebührenden Rechte und Privilegien. Nunmehr hätte die Regierung gedroht, die Eisenbahnen zu einem öffentlichen Unternehmen zu machen. Dadurch würden die Eisenbahner ihren schwer erkämpften Status wieder verlieren. Aus diesem Grunde wolle er die ITF dringend ersuchen, seiner Organisation zu helfen, sich den Plänen der Regierung zu widersetzen. Im Rahmen einer kürzlichen Notstandsregelung sei ein Streikverbot erlassen worden, sodaß den Gewerkschaften diese sehr wichtige Kampfzucht vorenthalten werde.

Die malaiischen Gewerkschaften betrachteten es als ihre Aufgabe, die zwischen den obersten und untersten gesellschaftlichen Klassen bestehende Kluft zu schließen. Falls das erforderliche soziale Gleichgewicht nicht herbeigeführt werde, könnten die Arbeiter den taktischen Manövern der Extremisten zum Opfer fallen. Auch die ITF habe in diesem Zusammenhange eine wichtige Rolle zu spielen. Sie müsse Druck auf die Regierungen ausüben und ihren Einfluß in der IAO geltend machen. Der Redner begrüßte die Ernennung des Kollegen Donald U'ren zum ITF-Regionalvertreter für Asien. Kollege U'ren sei bis zu seiner Ernennung der Präsident des Malaiischen Eisenbahnverbandes gewesen.

Abschließend verwies der Redner auf die Tatsache, daß die Transport-

arbeiter im großen und ganzen frei von Rassenvorurteilen seien, was beträchtlich zur Stärkung ihrer Solidarität beitrage. Er hoffte, daß in nicht allzu ferner Zukunft für alle Arbeiter die gleichen Aufstiegsmöglichkeiten bestehen würden.

**Der amtierende Präsident** teilte mit, daß sich der Kollege Rasmussen für die restlichen Tage des Kongresses entschuldigen lasse, da er nach Grönland gehen müsse, um eine Untersuchung der dortigen Arbeitsbedingungen vorzunehmen.

**A. Monestina** (Argentinischer Seeleuterverband) sagte, alle Gewerkschafter kämpften für soziale Gerechtigkeit, eine gerechtere Gesellschaftsordnung und Frieden. Wenn sich alle der ITF angeschlossenen Verbände energisch der Verwirklichung dieser Ziele widmeten, würden diese sicher erreicht werden. Abschließend überbrachte er den Transportarbeitern der ganzen Welt die Grüße seiner Organisation.

**P. Alvares** (Allindische Eisenbahnerföderation) erklärte, daß die Kompliziertheit der zahlreichen in den Tätigkeitsbereich der ITF fallenden Probleme derartig groß sei, daß es nicht länger möglich sei, diese Probleme von zentraler Ebene aus zu bewältigen. Aus diesem Grunde müsse ein Ausbau der organisatorischen Struktur auf regionaler Ebene vorgenommen werden. In Indien sei der zwischen den verschiedenen Gewerkschaften bestehende Konkurrenzkampf oft sehr bitter, sodaß die Gewerkschaften nicht in der Lage seien, eine spürbare Verbesserung des Lebensstandards herbeizuführen. Die ITF sollte die Herbeiführung besserer Beziehungen zwischen diesen rivalisierenden Gewerkschaften anstreben. Es sei die Aufgabe der Transportarbeiterverbände der Entwicklungsländer, sicherzustellen, daß die soziale Entwicklung mit der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Länder Schritt hält. In Indien sei dies nicht in jeder Hinsicht getan worden, sodaß die Einführung zahlreicher technischer Neuerungen zu größerer Arbeitslosigkeit geführt habe. Die ITF werde Problemen dieser Art besondere Aufmerksamkeit widmen müssen.

Zur Frage der Beschäftigung asiatischer Seeleute bei Zahlung unterdurchschnittlicher Heuern erklärte der Redner, daß dieses Problem ein Nachlaß der Kolonialzeit sei. Kein indischer Seemann wolle die Seeleute anderer Länder ihrer Arbeitsplätze berauben. Die indischen Seeleuterverbände seien darauf bedacht, ihren Mitgliedern die bestmöglichen Arbeitsbedingungen sicherzustellen, ohne jedoch die bestehenden Beschäftigungsmöglichkeiten zu beeinträchtigen.

**O. Aarnic** (Finnischer Transportarbeiterverband) berichtete über einen Arbeitskonflikt der finnischen Autobus- und Lastkraftwagen-Chauffeure vom Frühjahr 1964. Er sagte, dieser Konflikt habe gezeigt, was geschehen könne, wenn sich eine Gewerkschaft nicht nur mit den Arbeitgebern, sondern auch mit den Kommunisten und ihren Mitläufern auseinandersetzen müsse. Sein Verband habe eine Lohnerhöhung um 2 Prozent mehr als die auf nationaler Ebene gewährte Erhöhung gefordert und gedroht, in Unterstützung dieser Forderung in den Streik zu treten, falls kein befriedigendes Angebot gemacht werde. Dieser Streik hätte am 8. Februar beginnen sollen, sei jedoch vom Arbeitsministerium um zwei Wochen verschoben worden. Als der Verband schließlich in den Streik getreten sei, habe der dem finnischen Gewerkschaftszentrum SAK angeschlossene Automobilarbeiterverband sich – nachdem er vorher ein separates Tarifabkommen mit den Arbeitgebern getroffen hatte – auf die Seite der Arbeitgeber gestellt. Andere ITF-Mitgliedsverbände in Finnland und in anderen skandinavischen Ländern hätten daraufhin solidarische Unterstützungsmaßnahmen ergriffen. Am Ende sei der Streik seines

Verbandes erfolgreich ausgelaufen, aber der Konflikt habe gezeigt, daß die Kommunisten bereit seien, sich gegen die demokratischen Gewerkschaften aller zur Verfügung stehenden Waffen zu bedienen.

**G. Munro** (Trinidad Seamen and Waterfront Workers' Trade Union) erklärte, daß der im Zusammenhang mit einer Untersuchung der Hafenvirtschaft durch den britischen Gewerkschaftsbund vermittelte Besuch des Kollegen Tim O'Leary sehr wertvoll gewesen sei. Leider habe die Regierung bis jetzt noch nicht beschlossen, den Bericht dieser Untersuchung zu veröffentlichen. Die Besuche des ITF-Regionaldirektors für Lateinamerika und den Karibischen Raum hätten wertvolle Meinungs austausche ermöglicht und konkrete Resultate im Zusammenhang mit dem ersten karibischen Arbeiterseminar gezeitigt.

Sodann sprach der Redner über die kürzlich erlassene gewerkschaftsfeindliche Arbeitsgesetzgebung, derzufolge die Mitgliedschaft der trinidadischen Gewerkschaften zu internationalen Berufssekretariaten als null und nichtig erklärt worden sei. Weiterhin schreibe die neue Gesetzgebung vor, daß alle zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer abgeschlossenen Verträge vom Arbeitsminister geprüft werden müssen, und der Arbeitsminister sei befugt, diese Verträge «im Interesse der Öffentlichkeit» zu beanstanden. Außerdem habe sich die Regierung in die Verhandlungen der Hafenarbeiter eingemischt, indem sie den Arbeitgebern und den Gewerkschaften gewisse Anweisungen im Zusammenhang mit der Führung der Verhandlungen gegeben habe.

Was die bereits erwähnte gewerkschaftsfeindliche Gesetzgebung anbelange, so sei es den Gewerkschaften leider nicht möglich gewesen, deren Aufhebung oder Änderung zu bewirken, da die Gewerkschaften des Landes in zwei rivalisierende Fraktionen gespalten seien. Seine eigene Organisation nehme eine neutrale Stellung ein.

Der Redner war der Ansicht, daß der Arbeitsbereich Lateinamerika und Karibischer Raum zu groß sei, um von einem Regionaldirektor bearbeitet werden zu können. Außerdem bestünden beträchtliche Sprachschwierigkeiten. Aus diesem Grunde schlage er die Bildung eines Regionalzweigtbüros mit Sitz in Trinidad für den Karibischen Raum vor. Dies solle nicht heißen, daß sich der Karibische Raum von Lateinamerika trennen wolle, da gute Aussichten auf eine wirtschaftliche Integration bestünden, die beiden Bereichen sicher große Vorteile bringen würde.

**B. Majumder** (National Union of Seafarers of India) dankte der ITF im Namen der indischen Transportarbeiterverbände für die während der Angriffe der Volksrepublik China auf das Hoheitsgebiet Indiens geleistete Unterstützung.

Er sagte, er könne sehen, daß die ITF ihrer Regionaltätigkeit große Bedeutung beimesse. Da diese Tätigkeit in erster Linie von den Mitgliedsverbänden der fortschrittlichen Industrieländer finanziert werde, müsse darauf geachtet werden, daß die zur Verfügung stehenden Gelder nicht verschwendet würden. Dies könne erfahrungsgemäß am besten dadurch erzielt werden, daß sich die ITF auf die Fühlungnahme mit individuellen Gewerkschaften konzentriere, um Einigkeit zwischen diesen herbeizuführen. Wenn ihr dies bis jetzt nicht gelungen sei, so sei das in erster Linie der Tatsache zuzuschreiben, daß die indischen Gewerkschaftszentren zu sehr in politischen Machenschaften verwickelt seien. Seiner eigenen Organisation sei es mit der Hilfe der ITF möglich gewesen, 94 Prozent der im Hafen von Kalkutta registrierten Seeleute zu organisieren.

Er wisse, daß die ITF auf die Stärkung demokratischer und freier Gewerkschaften bedacht sei. Wenn einige junge Länder heute geneigt schienen, ihre demokratischen Ideale zu vergessen, dann müsse man sich an die Kolonialgeschichte erinnern. Es sei in gewisser Hinsicht verständlich, daß diese Länder gegenüber dem Westen manchmal etwas mißtrauisch seien. Um dieses Mißtrauen zu überwinden, sollte das ITF-Sekretariat «internationalisiert» werden.

Zum Thema «indische Seeleute» schloß er sich den Ausführungen des Kollegen Alvares an. Aufgrund der in seinem Lande bestehenden wirtschaftlichen Probleme sei es für die indischen Gewerkschaften oft sehr schwierig, die gewünschten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen zu erzielen. Die von diesem Problem berührten europäischen Gewerkschaften würden sich daher weiterhin bemühen müssen, der Anheuerung billiger Arbeitskräfte Einhalt zu bieten. Die indischen Seeleuteorganisationen würden diese Bemühungen mit allen Mitteln unterstützen.

**H. Hernandez** (Venezolanischer Transportarbeiterverband) sprach über die positiven Resultate der Lateinamerikatour des Generalsekretärs und hoffte, daß auch der neue Generalsekretär eine solche Tour unternehmen werde, um sich persönlich mit den Problemen, denen sich die lateinamerikanischen Gewerkschaften gegenübergestellt sehen, vertraut zu machen. Sodann beantragte der Redner, daß der Kongreß die vom Vorstand angenommene Entschließung über den Boykott der venezolanischen Hafenarbeiter gegen die mit Kuba Handel treibenden Schiffe bekräftigen sollte, und verwies gleichzeitig auf die Gefahren des Bestehens zahlreicher Militärregierungen. Die Einmischung der USA in den dominikanischen Bürgerkrieg bezeichnete er als bedauerlich und sagte, über diese Frage hätte mit der Organisation amerikanischer Staaten vorher Rücksprache gehalten werden sollen. Er hoffte, daß eine ähnliche Situation nicht wieder eintreten werde.

Sodann schlug er vor, daß die ITF bei der Festlegung ihrer Politik für Lateinamerika mit den dortigen Verbänden Rücksprache halten sollte, da deren Erläuterungen des Sachverhaltes für die ITF von großem Wert sein könnten. Abschließend forderte er die Vertreter der europäischen Verbände auf, Lateinamerika zu besuchen, damit sie sehen könnten, welche Verhältnisse dort vorherrschen.

**S. Soda** (Japanischer Eisenbahnverband) dankte der ITF für ihre Unterstützung seines Verbandes bei dessen sieben Jahre langen Kampagne zur Erlangung der Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 87 durch die japanische Regierung. Obwohl Japan das Abkommen nunmehr ratifiziert habe, werde den Versuchen der Gewerkschaften, von ihren Rechten voll Gebrauch zu machen, noch immer Widerstand geleistet. Der Kampf um die Rechte der japanischen Gewerkschaften müsse daher fortgesetzt werden.

Sodann sprach er über den von sechs japanischen Mitgliedsverbänden gestellten Entschließungsantrag über Sicherheit. Er beschrieb den in japanischen Großstädten vorherrschenden Verkehrsandrang, der zu zahlreichen, sehr ernstern Unfällen geführt habe. Die bei japanischen Verkehrsunternehmen bestehenden Dienstvorschriften hätten sich sehr schädlich auf die geistige und körperliche Gesundheit der Transportarbeiter ausgewirkt. Trotz dieser Tatsache bestünden die Behörden weiterhin darauf, daß dies in erster Linie ein Personalproblem sei. Sodann verlas der Redner den Wortlaut des obenerwähnten Entschließungsantrages (siehe Dokument XVIII C-6, Antrag Nr. 5).

**Der amtierende Präsident** gab sodann die Zeiten und Tagungsorte der während der nächsten Tage stattfindenden Sektionskonferenzen bekannt. Daraufhin verlas **der Generalsekretär** ein Grußtelegramm der Vietnamischen Transportarbeiter-Föderation.

*Ende der Vormittagssitzung.*

**Montag, 2. August 1965**

### **Vormittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung um 10.00 Uhr. Er dankte den gastgebenden Verbänden für die ausgezeichnete Organisation des Ausfluges der Kongreßteilnehmer. Auf dem Motorschiff «Benedikte» habe eine sehr fröhliche Atmosphäre vorgeherrschet, und die Ausflugsteilnehmer würden sicher oft mit angenehmen Erinnerungen an diese Fahrt zurückdenken.

### **Erster Bericht des Mandatsprüfungsausschusses**

**W. Hogarth** legte den ersten Bericht des Mandatsprüfungsausschusses vor (Dok. XXVIII C-9).

**O. Zudonu** (Nigerian Marine Floating Staff Union) wollte wissen, um welche Organisationen es sich bei den unter Punkt 4 und 5 des Berichtes erwähnten amerikanischen Verbände handle.

**F. Hall** (Amerikanische Eisenbahnerföderation RLEA, Bezirk Kanada) beantragte, daß sein Name unter den kanadischen Delegierten und nicht den Delegierten der USA angeführt werde.

In Beantwortung der Frage des nigerischen Delegierten erklärte **W. Hogarth**, daß es sich bei den drei amerikanischen Verbänden um die folgenden handle: 1. die Vereinigung der Schiffsmaschinisten (MEBA), die Beiträge seit 1961 schulde, und 2. den Internationalen Hafentarbeiterverband (ILA), der Beiträge seit 1960 schulde. Der dritte erwähnte Verband habe seine Beiträge nachgezahlt und brauche daher nicht namentlich erwähnt zu werden. Dem Ansuchen des Kollegen Hall würde nachgekommen werden.

*Der Bericht des Mandatsprüfungsausschusses wurde daraufhin angenommen.*

**Der amtierende Präsident** dankte Kollege Hogarth und den Mitgliedern des Mandatsprüfungsausschusses und ersuchte alle Redner, die sich bei der Diskussion des Tätigkeitsberichtes zu Wort gemeldet hatten, nicht länger als zehn Minuten zu sprechen, damit die Diskussion auf dieser Vormittagssitzung abgeschlossen werden könne. Sodann erklärte der Präsident, daß Kollege Tonneaux (Eisenbahnsektor des belgischen Verbandes der Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst) in die verteilte Delegiertenliste eingetragen werden müsse.

### **Diskussion des Tätigkeitsberichtes (fortgesetzt)**

**P. Gupta** (Parlamentsmitglied [Allindische Eisenbahnerföderation]) sprach über die Arbeitslage bei den indischen Eisenbahnen mit Bezug auf die wirtschaftliche Lage Indiens und die Bemühungen seines Verbandes, die Arbeitsbedingungen und den Lebensstandard der bei den Eisenbahnen beschäftigten 1 200 000 regelmäßigen Arbeitern und 300 000 Gelegenheitsarbeitern. Zur Frage der Löhne erklärte er, daß von der Regierung und der zentralen Lohnkommission ein Mindestlohn von Rs. 70 und Rs. 10 Teuerungszulage festgelegt worden sei, obwohl eine dreigliedrige Kommission, auf der alle drei indischen Gewerkschaftsbünde vertreten gewesen seien, einen Mindestlohn von Rs. 125 für indische Arbeiter vorgeschlagen habe. Das auf den Fahr-

schiffen der Eisenbahnen beschäftigte Personal sei bei der Festlegung der Mindestlöhne überhaupt nicht berücksichtigt worden. Er erwähne diese Beispiele nur, weil die ITF gegenwärtig eine Untersuchung der Lohn- und Gehaltsstruktur bei den Eisenbahnen vornehme und das Resultat dieser Untersuchung der im November 1966 stattfindenden IAO-Binnenverkehrskonferenz zu unterbreiten beabsichtige.

Voriges Jahr sei der Artikel 311 der indischen Verfassung geändert worden, wodurch der Schutz der Eisenbahner gegen willkürliche Entlassungen beeinträchtigt worden sei. Die Allindische Eisenbahnerföderation werde sich jeder weiteren Beeinträchtigung der Beschäftigungssicherheit der indischen Eisenbahner mit allen Mitteln widersetzen und hoffe, daß die ITF sie dabei unterstützen werde.

Die Tatsache, daß der dänische Verkehrsminister an der Eröffnungssitzung des Kongresses teilgenommen habe, habe ihn sehr beeindruckt. Im Mai 1965 habe die indische Regierung die im öffentlichen Sektor organisierenden Gewerkschaften gezwungen, der Einführung eines obligatorischen Schiedsverfahrens zuzustimmen. Gleichzeitig seien den Gewerkschaften der Arbeitnehmer im öffentlichen Sektor das Streikrecht und gewisse andere grundlegende Gewerkschaftsrechte entzogen worden. Er wolle die ITF daher ersuchen, bei der indischen Regierung gegen Vorenthaltung dieser Rechte Protest einzulegen. Die indischen Regierungsbeamten seien den Gewerkschaften im großen und ganzen nicht freundlich gesinnt und versuchten, deren führende Funktionäre einzuschüchtern. Wie schlecht die Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit in Indien seien, zeige die Tatsache, daß 74 nach einem Streik im Jahre 1960 entlassene Eisenbahner bis heute noch nicht wiederingestellt worden seien.

Sodann sprach er über die Wohnungsnot der Eisenbahner. Nur 40 Prozent aller Eisenbahner lebten in Wohnungen, die die von den Gesundheitsbehörden festgelegte Mindestnorm erfüllten, daß pro Person ein Zimmer vorhanden sein sollte. Einige Eisenbahner lebten oft mit vier oder fünf Angehörigen in einem einzigen Raum. Ein weiterer unbefriedigender Aspekt der Struktur der indischen Eisenbahnen sei das Bestehen zahlloser verschiedenartiger Dienstgrade. Dies hindere nicht nur den sozialen Fortschritt der Eisenbahner, sondern verursache Schwierigkeiten bei Verhandlungen. Die Zersplittertheit der indischen Eisenbahnerbewegung verursache in diesem Zusammenhang ebenfalls große Schwierigkeiten. Die ITF solle daher versuchen, unter den indischen Eisenbahnern eine größere Einigkeit herbeizuführen. Abschließend sagte der Redner, daß er viel von der ITF verlange, könne ihr jedoch versichern, daß auch die indischen Eisenbahner bereit seien, die ITF nach bestem Vermögen zu unterstützen.

**S. From Andersen** (Dänischer Seeleuteverband) erklärte, daß intensivere Maßnahmen zur Lösung mehrerer dringender Seeleuteprobleme, wie z. B. des Problems der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen, in die Wege geleitet werden müssen. Er verwies in diesem Zusammenhange auf die von den in Hongkong befindlichen Reedern willkürlich festgelegten Beschäftigungsbedingungen. Er unterstützte den Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes, daß der ITF-Grundsatz, «die Arbeitsbedingungen der Seeleute richten sich nach der Flagge des Schiffes», erfüllt werden müsse. Falls es nicht möglich sei, dies auf dem Verhandlungswege zu erzielen, würden wir industrielle Kampfmaßnahmen in die Wege leiten müssen.

**P. S. Mammah** (Eisenbahnerverband von Sierra Leone) dankte der ITF für ihr Interesse an dem Gedeihen der in seinem Land befindlichen Mitgliedsverbände. Sodann sprach er über den Einfluß des technischen Fortschritts



auf die Struktur der Gesellschaft und des Verkehrs, mit besonderem Bezug auf die Entwicklungsländer. Die Entwicklung auf sozialer Ebene habe zahlreiche neue Aufgaben für die Gewerkschaften mit sich gebracht. Er begrüßte den Vorschlag zur Erhöhung der ITF-Mitgliedsbeiträge und hoffte, die ITF werde dadurch ihre Aufgaben besser erfüllen können. An jene Verbände, die finanziell nicht sehr gut gestellt seien, würden jedoch weiterhin Zugeständnisse gemacht werden müssen. Die Delegierten seines Landes seien den Berichten über die erfolgreiche Tätigkeit zahlreicher ITF-Mitgliedsverbände mit großem Interesse gefolgt. Diese Erfolge stellten für die Gewerkschaften der Entwicklungsländer eine Ermutigung dar. Sodann sprach Kollege Mammah über die in Sierra Leone bestehenden Verhandlungs- und Schlichtungsverfahren. Die im Einklang mit diesem Verfahren festgelegten Normen müßten erfüllt werden. Wenn sich ein Arbeitgeber weigere, dies zu tun, mache er sich strafbar.

Sein Verband sei die älteste Gewerkschaft des Landes und habe kürzlich bei Benutzung eines Schulbusses mit der Durchführung einer Kampagne zur Bekämpfung des Analphabetentums begonnen. Dabei habe sie der Kollege Lester Zosel unterstützt und zum Beitritt zur ITF bewogen.

Weiterhin habe sein Verband vor kurzem über einen neuen Mindesttageslohn mit den Arbeitgebern verhandelt. Die diesbezügliche Entscheidung eines Schiedsgerichtes liege noch nicht vor. Er ersuchte die ITF, seine Organisation bei der Ausbildung von Funktionären zu unterstützen, damit sie wirksamer die Interessen ihrer Mitglieder vertreten könne. Weiterhin benötige sein Verband Unterstützung bei der Bildung von Konsumgenossenschaften, um dem ständigen Anstieg der Lebenshaltungskosten entgegenzuwirken.

**N. Wälläri** (Finnischer Seeleuteverband) brachte seine Unzufriedenheit über die unzulängliche Vertretung der Seeleute auf IMCO-Tagungen zum Ausdruck. An den ersten IMCO-Konferenzen hätten eine große Anzahl von Seeleutevertretern teilgenommen, später weniger und weniger, und auf einer kürzlichen IMCO-Konferenz, auf der ein internationales Abkommen zur Erleichterung der Reise- und Transportformalitäten angenommen worden war, seien die britischen und finnischen Delegationen die einzigen gewesen, denen ein Seeleutevertreter angehört habe. Die Seeleute seien über die auf dieser Konferenz vorgenommene Streichung einer Bezugnahme auf die IAO in dem oben erwähnten Abkommen äußerst beunruhigt. Im September 1965 werde in Paris die Vierte IMCO-Versammlung tagen. Er hoffe, daß die Seeleute auf ihr in größerer Anzahl vertreten sein würden als bisher.

Sodann brachte der Redner seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, daß auf dem Gebiete der Bekämpfung der Schattenflaggenschiffe so wenig Fortschritt erzielt worden sei. Nach dem Generalboykott vom Jahre 1958 sei der in Schattenflaggenländern registrierte Schiffsraum bis zum Jahre 1963 auf 16 Millionen BRT zurückgegangen, seitdem jedoch um 30 Prozent angestiegen. Die skandinavischen Seeleuteverbände forderten daher eine Intensivierung der diesbezüglichen Tätigkeit der ITF. Die Schuld für die von ihm erwähnte Inaktivität werde manchmal der ITF zugeschoben. Die ITF sei jedoch lediglich eine Föderation der ihr angeschlossenen Verbände. Es sei die Aufgabe ihrer Mitgliedsverbände, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Aus diesem Grunde freue er sich über das Versprechen des Kollegen Gleason, daß die ILA trotz den bestehenden gesetzlichen Schwierigkeiten bereit sei, solche Schiffe in amerikanischen Häfen zu boykottieren. Er wisse, daß in einigen Ländern in dieser Hinsicht große Schwierigkeiten bestünden, dies sei auch in Finnland der Fall gewesen, aber die finnischen Gewerkschaften

hätten sie überwunden. Alle in finnischen Häfen einlaufenden Schattenflaggenschiffe seien boykottiert worden, bis sich deren Reeder bereit erklärt hätten, die von der ITF gestellten Bedingungen zu erfüllen; sie würden auch weiterhin boykottiert werden. Die Hafentarbeiterorganisationen hätten oft den Eindruck, daß sie aufgefordert würden, in ungewöhnlichem Maße zur Lösung eines Seeleuteproblems beizutragen. In Finnland sei es möglich gewesen, eine enge Zusammenarbeit der an solchen Boykotten beteiligten Seeleute- und Hafentarbeiterverbände zu erzielen.

Zum Thema «Beschränkung der Gewerkschaftsrechte» berichtete Kollege Wälläri über einen Versuch der finnischen Regierung, den kommunistischen Gewerkschaftsbund seines Landes auf Kosten des demokratischen Zentrums zu begünstigen. Dieser Versuch sei durch die Ergreifung entschlossener Gegenmaßnahmen vereitelt worden. Die Bekämpfung derartiger Gefahren erfordere internationale Maßnahmen. Abschließend brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß die von ihm erwähnten Probleme auf baldigen Sitzungen des Fair-Practices-Ausschusses und der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter behandelt werden würden.

**M. Chatterjee** (Hafentarbeiterverband von Port Shramik, Kalkutta) beschwerte sich darüber, daß der Tätigkeit der indischen Hafentarbeiterverbände nicht genügend Aufmerksamkeit im Tätigkeitsbericht gewidmet worden sei. Dagegen enthalte der Tätigkeitsbericht eine umfassende Beschreibung der sich aus der Beschäftigung asiatischer Seeleute auf europäischen Schiffen ergebenden Probleme; wahrscheinlich deswegen, weil dies die Interessen der großen europäischen Seeleuteverbände berühre. Mit Bezug auf Punkt 43 des Tätigkeitsberichtes (Allpazifische und asiatische Hafentarbeiterkonferenz) erklärte der Redner, daß wir uns gegenüber der Tätigkeit der Kommunisten nicht gleichgültig verhalten dürften. Sodann bedauerte er, daß die Veröffentlichung der asiatischen Publikationen der ITF eingestellt worden sei und beantragte, daß die Regionalvertreter der ITF Indien öfter besuchen sollten, um an Ort und Stelle eine Einsicht in die Probleme und Schwierigkeiten der indischen Transportarbeiter zu gewinnen.

**H. Vizcaino** (Spanische Gewerkschaft der Eisenbahner und Transportarbeiter im Exil) verwies den Kongreß auf den Notstand der Eisenbahner Franco-Spaniens, deren Löhne und Arbeitsbedingungen trotz dem ständigen Anstieg der Lebenshaltungskosten nicht erhöht worden seien. Sodann dankte er der ITF-Eisenbahnersektion für die Annahme einer Entschliebung zu dieser Frage auf der Stockholmer Sektionskonferenz. Die Zentren der spanischen Exilgewerkschaften hätten sich zu einer gemeinsamen Organisation – «Spanische Gewerkschaftsallianz» genannt – zusammengeschlossen. Diese Organisation genieße die volle Unterstützung der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung. Eine ihrer Aufgaben bestehe in der Koordinierung von Maßnahmen zur eventuellen Herbeiführung des Sturzes des gegenwärtigen diktatorischen Regimes in Spanien. Der Franco-spanische Gewerkschaftsbund sei keine Gewerkschaftsorganisation in unserem Sinne. Die Leiter der die Eisenbahner und Straßentransportarbeiter betreuenden Abteilungen des Gewerkschaftsbundes verstünden nichts von Transportfragen.

**J. K. Post** (Niederländischer Transportarbeiterverband) zollte der vom Sekretariat im Zusammenhang mit der Erstellung des Tätigkeitsberichtes geleisteten Arbeit seine Anerkennung, kritisierte jedoch das verspätete Erscheinen dieses Berichtes. Er beantragte, daß der Bericht künftig drei Monate vor dem Kongreß vorliegen sollte. Zu der im Bericht erwähnten Tätigkeit der Katholischen Föderation der lateinamerikanischen Gewerkschaften (CLASC) berichtete der Redner, daß das niederländische katholische Gewerkschafts-

zentrum dieser Organisation Mitglieder zugeleitet habe. Zu dem im Bericht erwähnten Zuständigkeitskonflikt mit dem Internationalen Bund der Privatangestellten erklärte Kollege Post, die ITF müsse darauf bestehen, daß sie allein für die Behandlung der Probleme des Zivilluftfahrtpersonals zuständig sei.

Seit dem letzten Kongreß sei eine weitere umfassende Ausdehnung der Zivilluffahrt zu verzeichnen gewesen. Im Jahre 1964 sei der Luftverkehr schärfer angestiegen als in irgendeinem Jahr während der letzten zehn Jahre. Die Unfallziffer habe weiter abgenommen. Während der nächsten Jahre werde die Zivilluffahrt mehrere tausend neue Arbeitskräfte benötigen. Die ITF habe die Aufgabe, die Rechte und Interessen jener Arbeitnehmer zu verteidigen, die zufolge der technischen Entwicklung ihren Arbeitsplatz verloren haben, und die Interessen des in der Luftfahrt weiter beschäftigten Personals zu fördern. Die angeschlossenen Organisationen könnten dem Sekretariat durch die Bereitstellung von Informationen über Löhne und Arbeitsbedingungen behilflich sein.

**W. Garrington** (Gewerkschaft der Transportarbeiter von Britisch-Guayana) dankte der ITF für die ihren fünf guayanischen Mitgliedsverbänden während eines Proteststreiks gegen den Erlaß eines Gesetzes, gemäß dessen Bestimmungen die Gewerkschaften der Kontrolle der Regierung unterstellt worden wären, im Jahre 1963 geleistete Unterstützung. Der Streik, der vom Guayanischen Gewerkschaftsbund ausgerufen worden war, habe 80 Tage gedauert und sei von 50 000 Arbeitern unterstützt worden. Es sei den Gewerkschaften gelungen, den Erlaß des erwähnten Gesetzes zu verhindern. Heute habe Britisch-Guayana eine gewerkschaftsfreundliche Regierung, seit deren Amtsantritt der staatliche Mindestlohn erhöht und die Gewerkschaften eingeladen worden seien, Vertreter für verschiedene paritätische Gremien zu ernennen.

Die guayanischen Seeleute befänden sich in einer besonders schwierigen Lage, weil die Reeder es vorzögen, Leute anzuheuern, die nicht gewerkschaftlich organisiert seien. Die im Dienste der Regierung stehenden Schiffsoffiziere erhielten keine Vergütung für Mehrarbeit. Die Seeleute hätten kein Verpflegungsgeld und würden während ihres Aufenthalts im Hafen als Gepäckträger herangezogen, ohne dafür bezahlt zu werden. Der IBFG habe in einigen Ländern an Ansehen verloren und werde daher seine Politik im Lichte der gegenwärtigen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklungen überprüfen müssen.

Der Redner verwies auf das Bedürfnis nach einer größeren Koordinierung der karibischen Gewerkschaftsbewegung und dankte dem ITF-Regionaldirektor für seine diesbezüglichen Bemühungen. Er forderte die Bildung eines Regionalausschusses der karibischen Mitgliedsverbände, welcher regelmäßig zur Besprechung von Problemen der karibischen Transportarbeiter zusammentreten sollte. Abschließend ersuchte er den Kongreß, den Kampf des guayanischen Volkes um Selbständigkeit zu unterstützen, um sicherzustellen, daß Großbritannien im Februar 1966 Britisch-Guayana seine Unabhängigkeit gewähre.

**L. Zosel** (Nordamerikanische Eisenbahnerföderation RLEA) hoffte, daß der Kongreß dem Bedürfnis nach Intensivierung der Regionaltätigkeit seine besondere Aufmerksamkeit widmen werde. Die Gewerkschaften der Entwicklungsländer seien auf die Erfahrung, die technischen Erkenntnisse, die internationale Solidarität und die Hilfe der ITF angewiesen. Ein Blick auf die Regionaltätigkeit der ITF während der letzten 20 Jahre zeige, daß wir viele Hindernisse überwunden und bedeutende Fortschritte erzielt hätten. Der

Redner lobte die Regionalvertreter der ITF für ihre tüchtige und oft sehr anstrengende Arbeit. Trotz allen unseren Erfolgen müsse jedoch zugegeben werden, daß wir bis jetzt nur die Oberfläche der in den Entwicklungsländern bestehenden Probleme behandelt hätten. In Afrika z. B. hätten wir nur einen Vertreter, der sich seit Jahren unermüdlich für die Förderung unserer Sache einsetze. Die afrikanischen Transportarbeiter sähen sich aufgrund der bitteren Opposition der Arbeitgeber – und in einigen Fällen der Regierungen – außerordentlichen Schwierigkeiten gegenübergestellt und bedürften daher dringend einer intensiven Unterstützung seitens der ITF.

In Asien erschwerten die Größe des Arbeitsbereiches sowie das Bestehen sehr verschiedenartiger Sitten und Bräuche die Arbeit unseres Regionalvertreters. Auch hier würden wir unsere Tätigkeit trotz den bestehenden großen Hindernissen erweitern müssen. In Lateinamerika sehe die Zukunft verheißungsvoller aus. Wir hätten zahlreiche neue Mitgliedsverbände gewonnen und bemerkenswerte Erfolge erzielt. Dies sollte uns jedoch nur ein Ansporn sein, mehr zu tun, da der Widerstand der antigewerkschaftlichen Arbeitgeber in Lateinamerika besser organisiert sei als anderswo. Dazu komme noch, daß gewisse diktatorische Regierungen, die unter dem Einfluß der Kommunisten stünden, entschlossen seien, die demokratischen Gewerkschaften zu zerstören oder sie zu einem willigen politischen Werkzeug zu machen. Es sei die Pflicht der ITF, alle freien Gewerkschaften in ihrem Kampf gegen Diktatoren und Reaktionäre zu unterstützen. In mehreren Entwicklungsländern seien Gewerkschafter verhaftet, deportiert, gefoltert und sogar ermordet worden, weil sie versucht hätten, den Mitgliedern ihrer Organisationen halbwegs menschenwürdige Bedingungen sicherzustellen. Die freien Gewerkschaften der Welt dürften und könnten nicht zusehen, wie andere Gewerkschafter auf diese Art und Weise unterdrückt würden. Solange auch nur ein einziger demokratischer Gewerkschafter solchen Gefahren ausgesetzt sei, könnten wir es uns nicht leisten, selbstzufrieden auf unsere Erfolge zurückzublicken. Die ITF müsse die Bildung und den Aufbau starker demokratischer Gewerkschaften mit allen Mitteln fördern, um in Lateinamerika, Asien und Afrika eine demokratische Feste gegen den Kommunismus und reaktionäre Elemente zu schaffen. Die amerikanische Eisenbahnerföderation RLEA sei der ITF im Jahre 1946 beigetreten, um nach bestem Vermögen zu ihrer Tätigkeit in den Entwicklungsländern beizutragen. Damit solle nicht gesagt sein, daß die RLEA die übrige Tätigkeit der ITF als unwichtig betrachte. Die Beziehungen der ITF zu internationalen und zwischenstaatlichen Agenturen, wie die IAO, die IMCO, die OECD usw., seien außerordentlich wichtig. Das gleiche gelte von der Tätigkeit der verschiedenen Fachsektionen der ITF. Am wichtigsten jedoch sei die Arbeit der ITF in den Entwicklungsländern. Aus diesem Grunde wolle die RLEA mit allem Nachdruck auf die Notwendigkeit der Erweiterung der Regionaltätigkeit der ITF verweisen. Die RLEA habe bis jetzt mit der ITF auf allen Gebieten zusammengearbeitet und wolle dies auch weiterhin tun. In diesem Zusammenhang erwähnte der Redner, daß die RLEA der ITF wiederholt seine eigenen Dienste zur Verfügung gestellt habe. Im Hinblick auf die Bedeutung der Regionaltätigkeit beantrage die RLEA, daß das seit 1962 unbesetzte Amt des Regionaldirektors wieder besetzt werden sollte. Die Besetzung dieses Amtes sei eine grundlegende Voraussetzung für die erfolgreiche Arbeit der ITF in den Entwicklungsländern. Der Redner bekräftigte erneut die Bereitwilligkeit der RLEA, die ITF auf allen Gebieten zu unterstützen und – was die Regionaltätigkeit anbelange – in noch größerem Maße zu deren Finanzierung beizutragen als bisher. Abschließend bat er die starken

Mitgliedsverbände der ITF, sich weiterhin für den Aufbau starker Gewerkschaften in den Entwicklungsländern einzusetzen.

**R. Faupl** (Internationale Maschinisten-Vereinigung, USA) dankte der ITF und den britischen Kollegen für die seiner Organisation während eines Streiks gegen eine britische Luftfahrts-Gesellschaft geleistete Unterstützung und schloß sich den Ausführungen des Vorredners zum Thema «Regionaltätigkeit» an. Er sagte, der Generalsekretär sei kritisiert worden, weil es ihm nicht gelungen sei, eine Änderung des Termins der Zweiten asiatischen Schifffahrtskonferenz der IAO zu bewirken. Diese Kritik sei unberechtigt gewesen, da der Generalsekretär mit allen Mitteln versucht habe, eine Änderung des Termins zu erzielen.

Sodann unterstützte der Redner die Stellungnahme des Generalsekretärs auf einer kürzlichen IAO-Tagung und verwies auf gewisse Entwicklungen, die zu einer Beeinträchtigung der dreigliedrigen Struktur der IAO führen könnten. Gleichzeitig brachte er seine Befriedigung darüber zum Ausdruck, daß die Absicht bestehe, dem Kongreß zu dieser Frage einen Entschließungsantrag vorzulegen.

**E. Venturini** (Argentinischer Schiffselektrikerverband) sprach kurz über die dringendsten wirtschaftlichen Probleme Lateinamerikas und deren Auswirkungen auf die Transportarbeiter. Der in Lateinamerika erzielte soziale Fortschritt sei sehr langsam, und die Arbeiter hätten noch immer nicht das Recht, bei der Fassung von Entschlüssen mitzubestimmen, die das Schicksal ihrer Länder betreffen. Die lateinamerikanischen Transportarbeiter seien bereit, alle Versuche zur wirtschaftlichen Integration Lateinamerikas zu unterstützen. Gleichzeitig seien sie jedoch entschlossen, sich allen Entwicklungen zu widersetzen, die zu einer wirtschaftlichen Schwächung der Entwicklungsländer beitragen könnten.

**J. A. Collevati** (Argentinischer Eisenbahnverband «La Fraternidad») sagte, seine Organisation habe sich über den kürzlichen Besuch des Generalsekretärs gefreut, bedauere jedoch, daß der Generalsekretär seine Lateinamerikatour so kurz vor seinem Rücktritt unternommen habe. Er hoffe, daß sein Nachfolger Lateinamerika in der nahen Zukunft besuchen werde, um sich an Ort und Stelle mit den Problemen der dortigen Transportarbeiter vertraut zu machen. Sodann sprach der Redner über die in verschiedenen lateinamerikanischen Ländern bestehenden diktatorischen Regime und unterstützte den Beschluß des Vorstandes, ein Programm zur Unterstützung der ecuadorianischen Arbeiter zu formulieren, um ihnen die Bewältigung der zufolge des Bestehens einer Militärregierung auftretenden Probleme zu ermöglichen. Gleichzeitig beantragte er, daß die zuständigen brasilianischen Behörden in einer geeigneten Erklärung aufgefordert werden sollten, die dem Generalsekretär in bezug auf die Rechte der brasilianischen Gewerkschaften geleisteten Versprechen einzuhalten.

**Der Generalsekretär** verlas sodann ein Grußtelegramm des Südafrikanischen Hochseefischerverbandes. Sodann teilte er mit, daß die Seeleutelegationen einiger Länder (Großbritannien, Schweden, Norwegen, Dänemark, Griechenland, Italien, Japan und USA) der Ansicht seien, daß die von der Seeleutektion im November 1963 angenommene Entschließung, in der die Ausstoßung der Seafarers' International Union of North America aus der ITF empfohlen wird, nicht zur Abstimmung gebracht werden sollte.

**P. Hall** (Nordamerikanischer Seeleuteverband SIU) dankte dem Generalsekretär und den von ihm erwähnten Seeleuteverbänden für ihre Bereitwilligkeit, die erwähnte Entschließung zurückzuziehen.

**Der amtierende Präsident** vertagte sodann die Sitzung.

**Montag, 2. August 1965**

**Nachmittagssitzung**

**Diskussion des Tätigkeitsberichtes (fortgesetzt)**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Nachmittagssitzung um 14.00 Uhr und erteilte Kollege Kitson das Wort.

**A. Kitson** (Scottish Commercial Motormen's Union) bat um Einzelheiten über die im Zusammenhang mit dem Rücktritt des Generalsekretärs getroffenen Vereinbarungen.

**Der Präsident** erklärte, der Generalsekretär werde die Frage des Kollegen Kitson in seiner Antwort zur Diskussion des Tätigkeitsberichtes aufgreifen.

**R. S. Oca** (Philippinische Transportarbeiter-Föderation) dankte der ITF und allen in Frage kommenden Mitgliedsverbänden für die seinem Verband während des Hafestreiks in Manila im Jahre 1963 geleistete Unterstützung. Er bedauerte jedoch, daß die Ergreifung geeigneter Solidaritätsmaßnahmen um zwei Monate verzögert worden war und verwies auf die möglicherweise verheerenden Folgen einer ähnlichen Verzögerung bei künftigen Arbeitskonflikten.

Glücklicherweise habe sich Kollege Zosel zur Zeit des Streiks in Manila befunden und dem Sekretariat der ITF mitgeteilt, welche Art von Unterstützungsmaßnahmen ergriffen werden sollten. Die philippinische Regierung versuche noch immer, den Hafearbeitern gewisse Rechte vorzuenthalten, so daß die Ergreifung weiterer Streikmaßnahmen durchaus nicht ausgeschlossen sei. Aufgrund ihrer Unterstützung habe die ITF in den Philippinen außerordentlich an Prestige gewonnen. Zum Problem der Beschäftigung asiatischer Seeleute und zur Lage in Hongkong erklärte er, daß die Taktiken der Hongkonger Reeder auch bei den Seeleuten der Philippinen, Japans, Indiens, Pakistans und Malaysiens große Besorgnis hervorriefen. Die Hongkonger Frage sei jedoch in erster Linie ein politisches Problem. Er habe sich mit führenden Vertretern anderer asiatischer Seeleuteverbände, vor allem der Japanischen Seeleute-Gewerkschaft, über diese Frage unterhalten. Diese Kollegen und auch er seien der Ansicht, daß, falls notwendig, Geld aus dem Internationalen Seeleute-Wohlfahrtsfonds der ITF für die Bekämpfung der Hongkonger Reeder bereitgestellt werden sollte.

Abschließend brachte der Redner die Befürchtung zum Ausdruck, daß die Vietnamkrise sehr wohl zu einem dritten Weltkrieg führen könnte. Die ITF habe die Pflicht, die freien asiatischen Arbeiter mit allen Mitteln zu unterstützen und zu stärken.

**E. C. Okei-Achamba** (Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union) überbrachte dem Kongreß die Grüße seiner Organisation und sprach über die Schwierigkeiten, die den fortschrittlichen Gewerkschaftern der jungen afrikanischen Länder im Zusammenhang mit Auslandsreisen usw. verursacht werden. Die Opposition der Regierung gegen die noch freien Gewerkschaften des Landes habe sich in letzter Zeit verstärkt. Die Zeit für leere Worte sei vorbei, und es müßten unverzüglich konkrete Maßnahmen zugunsten der demokratischen Gewerkschaften Afrikas in die Wege geleitet werden.

**R. Decoudun** (Französische Eisenbahnbeamten) stellte fest, daß die ITF mit Ausnahme der senegalesischen und tunesischen Mitgliedsverbände keine französischsprachigen Verbände in Afrika habe. Aus diesem Grunde sollte die ITF ihre Organisierungstätigkeit in den französischsprachigen Gebieten

Afrikas intensivieren. Die französischen Gewerkschaften hätten Kontakte zu den ehemaligen französischen Kolonialgebieten und seien bereit, die ITF nach bestem Vermögen zu unterstützen.

Abschließend bat der Redner um Informationen über die Beziehungen der ITF zur Transportarbeiter-Abteilung der Internationalen Föderation der christlichen Gewerkschaften.

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) sagte, er wolle einige von den afrikanischen Kongreßdelegierten vorgebrachte Beschuldigungen beantworten. Die skandinavischen Gewerkschaften hätten finanzielle Unterstützung über den IBFG geleistet und auch zur Ausbildung afrikanischer Gewerkschaftsfunktionäre beigesteuert. Die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation habe die Apartheid-Politik der südafrikanischen Regierung in einer Entschliebung verurteilt und diese Entschliebung mit der Bitte um Weiterverfolgung an den ITF-Kongreß weitergeleitet. Er ersuchte den Generalsekretär, mitzuteilen, welche Maßnahmen die ITF in diesem Zusammenhange ergriffen habe bzw. zu ergreifen beabsichtige.

**O. Zudonu** (Nigerian Marine Floating Staff Union) überbrachte dem Kongreß die kollegialen Grüße seiner eigenen Organisation und der Railway and Ports Transport Staff Union. Er sprach über die sich aus der politischen Beeinflussung der Gewerkschaften in Nigerien und anderen afrikanischen Ländern ergebenden Probleme und verwies auf das Bedürfnis nach starken zentralisierten Gewerkschaften. Sodann beantragte er die Bereitstellung zuzüglicher gewerkschaftlicher Schulungszentren und die Eröffnung weiterer Regionalbüros.

**Der amtierende Präsident** sagte, der Generalsekretär werde in seiner Antwort zur Diskussion des Tätigkeitsberichtes zu diesen Fragen Stellung nehmen.

**Der Generalsekretär** teilte mit, daß sich der Finnische Seeleuteverband der auf der Vormittagssitzung abgegebenen Erklärung der Seeleute anzuschließen wünsche.

**Der amtierende Präsident** ersuchte sodann den Generalsekretär, den

## Finanzbericht

einzuweisen.

**Der Generalsekretär** verwies auf den während der Berichtszeit eingetretenen Anstieg der Ausgaben. Wenn einige Delegierte gesagt hätten, daß die ITF nicht genug tue, müßten sie auch bereit sein, es der ITF zu ermöglichen, mehr zu tun. Mit Bezug auf den Freien Gewerkschaftsfonds Edo Fimmen brachte der Generalsekretär die Hoffnung zum Ausdruck, daß die verschiedenen Mitgliedsverbände auch im Jahre 1965 den bisherigen Sonderbeitrag in Höhe von 2d. pro Mitglied zu zahlen bereit sein würden. Die vorgeschlagene Erhöhung der ordentlichen Mitgliedsbeiträge werde erst ab 1. Januar 1966 in Kraft treten.

Die Regionaltätigkeit der ITF werde aus dem Edo-Fimmen-Fonds finanziert. Das Einkommen dieses Fonds während der Jahre 1962 bis 1964 setze sich wie folgt zusammen: £2069 in der Form freiwilliger Sonderbeiträge; £53 064 vom Internationalen Solidaritätsfonds des IBFG; £37 785 in der Form freiwilliger Mitgliedsbeiträge in Höhe von 2d. pro Mitglied; 20 Prozent der normalen Mitgliedsbeiträge = £55 540; freiwillige Spende der schwedischen Mitgliedsverbände in Höhe von £17 945; Sonderbeiträge der RLEA für die Jahre 1962

und 1964 und schließlich eine besondere Zuwendung des Schwedischen Handelsarbeiterverbandes in Höhe von £2583. Alle diese Gelder – insgesamt £195 436 – seien während der Berichtszeit für die Finanzierung der Regional-tätigkeit der ITF verwendet worden. Diese Tatsache allein genüge, um den Argumenten jener Kollegen zu begegnen, die behaupteten, daß die ITF nicht genug für die Gewerkschaften der Entwicklungsländer getan habe.

Sodann dankte er den schwedischen Mitgliedsverbänden, den amerikani-schen Eisenbahner-Gewerkschaften und anderen angeschlossenen Organisa-tionen für ihre Großzügigkeit.

**Der amtierende Präsident** fragte, ob jemand zum Finanzbericht sprechen wolle.

**A. Kitson** (Scottish Commercial Motormen's Union) verwies auf den in der Bilanz für das Jahr 1964 angeführten Posten «Kauf eines Wagens». Er wollte wissen, wann der Wagen gekauft worden sei und wieviel Prozent des Kauf-wertes seitdem jährlich abgeschrieben worden seien.

**W. C. van Zuylen** (Niederländischer Seeleute- und Hochseefischerverband) sprach über Mittel und Wege zur Reduzierung der Ausgaben der ITF. Er fragte sich, ob sich die ITF im Hinblick auf ihre gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten den Luxus gestatten könne, Dokumente in fünf offiziellen Sprachen zu erstellen, da dies einen beträchtlichen Personalaufwand erforder-e. Sodann erwähnte er, daß außer der ITF zahlreiche andere Organisa-tionen unabhängig voneinander finanzielle Unterstützung an die Entwick-lungsländer leisteten. In diesem Zusammenhange brachte er die Befürchtung zum Ausdruck, daß ein Teil der bereitgestellten Gelder in die falschen Hände geraten könne. Die Entwicklungshilfe müsse daher besser koordiniert werden.

Abschließend erwähnte er, daß einige Verbände nicht in der Lage sein wür-den, die vorgeschlagenen erhöhten Mitgliedsbeiträge zu zahlen und wollte wissen, ob es diesen Verbänden ermöglicht würde, ihre gegenwärtigen Bei-träge weiterzuzahlen, vorausgesetzt, daß sie den überzeugenden Beweis erbrächten, daß sie nicht die erhöhten Beiträge zahlen können.

**A. M'Baye** (Senegalesische Transportarbeiter-Föderation) sagte, die ITF sei während der Berichtszeit in Afrika sehr aktiv gewesen. Er sei jedoch der Ansicht, daß die ITF größere Summen für die Durchführung einer beschränk-ten Anzahl besonderer Projekte bereitstellen sollte, anstatt hier und dort kleinere Zuwendungen zu machen. Auf diese Weise würden die bereitgestell-ten Gelder tatsächlich konstruktiv verwendet werden können; die Arbeiter würden aus deren Verwendung Nutzen ziehen, und die Gewerkschaften würden schneller finanziell unabhängig werden. Die verschiedenen Regional-vertreter sollten an der Verwaltung der finanziellen Unterstützung beteiligt sein.

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) dankte dem Generalsekretär für seine Anerkennung der Großzügigkeit der schwedischen Gewerkschaften. Die schwedischen Verbände wüßten, daß die ITF ohne die erforderlichen Mittel nicht konstruktiv arbeiten könne. Aus diesem Grunde sei sein Ver-band bereit, erhöhte Mitgliedsbeiträge zu zahlen.

**Der Generalsekretär** dankte dem Kollegen Thore für seine freundlichen Worte. Zur Frage des Kollegen Kitson erklärte er, daß insgesamt 65 Prozent des Kaufwertes des Wagens abgeschrieben worden seien.

**A. Kitson** (Scottish Commercial Motormen's Union) wiederholte seine Frage, wann der Wagen gekauft worden sei und wollte außerdem wissen, warum 65 Prozent abgeschrieben worden seien.

**Der Generalsekretär** sagte, daß der Wagen im Dezember 1963 gekauft wor-



den sei. Im allgemeinen sei es üblich, pro Jahr 25 Prozent des Wertes eines Aktivpostens abzuschreiben. Für die 13 Monate seit dem Kauf des Wagens wären dies £306 gewesen. Die von der ITF vorgenommene Abschreibung, £725, sei somit günstiger.

**T. O'Leary** (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, es sei wichtig, diese Frage klarzustellen. Unter Umständen könne es vorteilhaft sein — z. B. aus Gründen der Besteuerung —, von einem Aktivposten einen größeren Betrag als üblich abzuschreiben. Normalerweise sollten von dem Wert des Wagens etwa £300 pro Jahr abgeschrieben werden. Aufgrund der vorgenommenen Abschreibungen verfüge die ITF nunmehr über einen Wagen, der rund £400 mehr wert sei, als in den Büchern angeführt werde. Diese Tatsache sollte beim Verkauf des Wagens berücksichtigt werden.

**Der Generalsekretär** sagte, es bestünden offensichtlich verschiedenartige Ansichten über das Abschreibungsverfahren. Er glaube jedoch, daß der Kongreß diese Sache dem Vorstand überlassen könne.

Auf die Bemerkungen des Kollegen van Zuylen erwiderte er, es sei bedauerlich, daß die ITF mit dem ihr zur Verfügung stehenden Personal nicht in den Lage sei, alle Dokumente und Veröffentlichungen in die fünf offiziellen Sprachen zu übersetzen, obwohl die Mitgliedsverbände das von ihr erwarten dürften. Die Bemerkungen des Kollegen van Zuylen über die Koordinierung der Entwicklungshilfe könnten vielleicht bei der Diskussion der Mitgliedsbeiträge aufgegriffen werden. Kollege M'Baye habe beantragt, daß die afrikanischen Verbände in größerem Maße finanziell unterstützt werden sollten. Dies werde nur möglich sein, wenn man der ITF die erforderlichen Mittel zur Verfügung stelle.

**A. M'Baye** (Senegalesische Transportarbeiter-Föderation) erklärte, er habe nicht gesagt, daß die ITF mehr Geld bereitstellen solle, sondern habe die gegenwärtige Verteilung der zur Verfügung stehenden Gelder beanstandet.

*Der Finanzbericht und der Bericht der Rechnungsprüfer wurden sodann bei einer Abstimmung durch Handaufheben mit Stimmenmehrheit angenommen.*

**Der amtierende Präsident** gab bekannt, daß der Tagungsordnungspunkt «Mitgliedsbeiträge» auf der morgigen Vormittagssitzung diskutiert werden würde. Die vertagte Konferenz der Seeleutesektion werde am Nachmittag fortgesetzt werden.

Sodann vertagte er die Sitzung.

**Dienstag, 3. August 1965**

**Vormittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung um 09.00 Uhr.

**Der Generalsekretär** verlas sodann Grußtelegramme des Argentinischen Lokpersonalverbandes «La Fraternidad», des Argentinischen Straßenbahnerverbandes, des Indischen Seeleuteverbandes, des Italienischen Straßenbahnerverbandes, der Italienischen Binnenschiffer-Föderation, der Griechischen Hafentarbeiter-Föderation, des Allgemeinen Arbeiterverbandes von Jamaika, des Kolumbischen Gewerkschaftsbundes, des Verbandes der Straßenbahner von Karachi (Pakistan), des Pakistanischen Gewerkschaftsbundes und der Italienischen Hafentarbeiter-Föderation.

**Der amtierende Präsident** erteilte sodann Herrn G. Dunand (IAO) das Wort. **Herr Dunand** sagte, daß das Internationale Arbeitsamt das Interesse der ITF an der Tätigkeit der IAO zu schätzen wisse. Die IAO wäre machtlos, wenn sie auf sich selbst angewiesen wäre. Aufgrund ihrer dreigliedrigen Struktur benötige sie nicht nur die Mitarbeit der verschiedenen Gruppen, sondern bedürfe auch ihrer Ermutigung und gelegentlich ihrer Kritik.

Im Verlaufe eines kurzen Abrisses der Tätigkeit der IAO in den verschiedenen Verkehrssektoren betonte er die Bedeutung der Mitarbeit der Arbeitnehmerseite unter den Auspizien der ITF.

Er verwies auf die Notwendigkeit der rationellen Verwendung der zur Verfügung stehenden Transportmittel im Rahmen einer konstruktiven Verkehrspolitik. Obwohl im Straßentransport und in der Zivilluftfahrt eine beachtenswerte Ausdehnung zu verzeichnen sei, dürfe niemand glauben, daß die Eisenbahnen und die Schifffahrt im Aussterben begriffen seien. Der Mangel an einer koordinierten Verkehrspolitik führe zu einem Wettbewerb, der schädliche Folgen für einzelne Transportzweige haben könne. Dieser Wettbewerb werde nämlich in erster Linie stets auf Kosten der Arbeitnehmer geführt. Aus diesem Grunde müsse eine rationelle und biegsame Verkehrspolitik festgelegt werden, ehe befriedigende Fortschritte auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen erzielt werden könnten.

Sodann sprach der Redner über einige Sonderprojekte, an denen die IAO im Verkehrssektor beteiligt gewesen sei, in einigen Fällen mit großem, in anderen mit geringerem Erfolg. Man sei manchmal über die Leistungen und die Leistungsfähigkeit der IAO enttäuscht gewesen. Wir dürften jedoch nicht vergessen, daß die IAO die Interessen aller Arbeiterkategorien vertreten müsse. Bei der Verteilung der ihr zur Verfügung stehenden Mittel müsse außerdem die Dringlichkeit der verschiedenen Projekte berücksichtigt werden. In der nahen Zukunft werde sich die IAO z. B. mehr mit den Problemen der Schifffahrt und der Eisenbahnen befassen, als mit denen der Zivilluftfahrt, des Straßentransports und der Binnenschifffahrt. Die Entscheidung über die diesbezügliche Politik der IAO liege beim Verwaltungsrat, der das Arbeitsprogramm der IAO bestimme.

Abschließend betonte der Redner erneut den Wert der Mitarbeit der ITF. Die Zusammenarbeit zwischen ihr und der IAO sollte weiter gepflegt werden.

Sodann wurden die Stimmzettel für Abstimmungen nach Mitgliederzahlen verteilt.

**E. C. Okei-Achamba** (Nigerien) bat um eine Klarstellung der Auslegung des Begriffes «zahlende Mitgliedschaft» in Artikel 6, Para. 11, der ITF-Satzungen.

**Der Generalsekretär** verwies den Kollegen Okei-Achamba auf Para. 6 des gleichen Artikels.

**Der amtierende Präsident** ersuchte den Generalsekretär, die vom Vorstand zum Tagesordnungspunkt «Mitgliedsbeiträge» gemachte Empfehlung einzuführen.

**Der Generalsekretär** verwies auf die Tatsache, daß seit der letzten Erhöhung der Mitgliedsbeiträge (Amsterdamer Kongreß 1958) ein beträchtlicher Kostenanstieg eingetreten sei. Er dankte den Mitgliedsverbänden für ihre Bereitwilligkeit, zufolge eines späteren Appells Sonderbeiträge in Höhe von 2d. pro Mitglied zu zahlen. Die vorgeschlagene Erhöhung der Beiträge sei einer Konsolidierung des gegenwärtigen Sachverhaltes gleichbedeutend.

Zu den Ausführungen des Kollegen van Zuylen sagte er, daß die ITF, in Ermangelung einer allgemeinen Weltsprache, weiterhin die fünf offiziellen ITF-Sprachen benutzen werde. Beim gegenwärtigen Stand der Dinge bedeute dies eine große Überlastung für die im Sekretariat beschäftigten Übersetzer. Er hoffte, daß es durch die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge möglich sein werde, die diesbezüglichen Mängel zu beheben.

Die ITF müsse unbedingt eine finanzielle Reserve haben. Er selbst habe in Deutschland eine Erhöhung der Beiträge auf 10d. pro Mitglied vorgeschlagen. Mit einem Beitrag von 8d. pro Mitglied, wie der Vorstand ihn jetzt vorschläge, würden noch immer freiwillige Beiträge für Dringlichkeitsfälle benötigt werden. Der vorgeschlagene Beitrag würde uns ein jährliches Einkommen in Höhe von £128 000, einschließlich den auf die zwischen den Mitgliedsverbänden erzielte neue Einigkeit zurückzuführenden zuzüglichen £4000, sicherstellen, sodaß uns für die Finanzierung unserer Regionaltätigkeit etwa 30 oder 31 Prozent dieser Summe zur Verfügung stünden. Er hoffte, daß der IBFG der ITF weiterhin Zuwendungen in der gleichen Höhe machen werde wie bisher. Andernfalls würde auf dem nächsten Kongreß eine weitere Erhöhung der Mitgliedsbeiträge erfolgen müssen. Die Finanzierung unserer Regionaltätigkeit koste gegenwärtig £65 000 pro Jahr.

Abschließend ersuchte er alle Mitgliedsverbände, die ITF nicht im Stich zu lassen und ihr weiterhin die für die Finanzierung ihrer Tätigkeit erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen.

**J. Curran** (National Maritime Union, USA) sprach als erster zu dieser Frage, die er als äußerst wichtig bezeichnete. Die ITF sei gemäß ihren Satzungen verpflichtet, den Entwicklungsländern zu helfen und den Kommunismus zu bekämpfen. Abgesehen von einer Frage betreffend den Verkauf des ITF-Autos an den Generalsekretär habe es jedoch bis jetzt keiner der Delegierten für notwendig erachtet, etwas zur finanziellen Lage der ITF zu sagen. Wenn die ITF keine finanzielle Hilfe bereitstelle, würde sie für die nordamerikanischen Mitgliedsverbände beträchtlich an Interesse verlieren. Die ITF sei verpflichtet, den Gewerkschaften der ehemaligen Kolonialländer zur Seite zu stehen. Wenn sie verfehle, dies zu tun, würden andere Interessengruppen versuchen, die Arbeiter dieser Länder mit zweideutigen Versprechen für sich zu gewinnen. Auf diese Weise spielten wir sie direkt in die Hände der Kommunisten und jener reaktionären Arbeitgeber, die ein Interesse daran hätten, unter den Arbeitern Zwietracht anzustiften. Die Hongkonger Reeder seien ein Beispiel dafür. Sie nutzten die Not und das Elend der in Hongkong befindlichen Seeleute aus, um billige Arbeitskräfte anzuheuern. Wenn wir diesen Seeleuten zeigen könnten, daß wir uns ihrer Probleme bewußt sind, würden sie sich sicher bereit erklären, im Interesse der übrigen Seeleute der Welt mit uns zusammenzuarbeiten.

Inbezug darauf, daß die Regierungen zahlreicher neuer afrikanischer Staaten

die Gewerkschaften an der freien Ausübung ihrer Tätigkeit behindern, erklärte der Redner, der Welt müsse vor Augen geführt werden, wie einschränkend sich die Arbeitsgesetzgebung dieser Länder auf die afrikanischen Gewerkschaften auswirke. Die betreffenden Staaten nannten sich oft Demokratien, aber in Wirklichkeit sei in diesen Ländern heute ein größeres Ausmaß an Unterdrückung vorzufinden als in den Tagen der Kolonialherrschaft. Seine Organisation würde sich einem Vorschlag zur Erhöhung der Mitgliedsbeiträge nicht widersetzen, solange das zuzügliche Einkommen für die Finanzierung der wirklichen Mission der ITF verwendet werde. Eine Erhöhung der Beiträge sei schon zur Zeit des Helsinki-Kongresses notwendig gewesen. Statt die Beiträge zu erhöhen, seien ungenügende «Übergangslösungen» getroffen worden. Er habe damals den Eindruck gehabt, daß die Absicht bestehe, einen größeren Teil der Beiträge für die Finanzierung der Regionaltätigkeit der ITF bereitzustellen. Statt dessen sei der für diesen Zweck vorgesehene Prozentsatz der Beiträge von 25 Prozent auf 20 Prozent herabgesetzt worden. Nun habe der Generalsekretär angedeutet, daß im Falle einer Erhöhung des Beitragssatzes 30 Prozent der Beiträge für die Finanzierung der Regionaltätigkeit bereitgestellt werden würden. Aber selbst das sei nicht genug. Wenn die ITF in den Entwicklungsländern ein festes Bollwerk gegen den Kommunismus errichten wolle, müsse sie über ein effektives Arbeitsprogramm verfügen.

Auf einer IBFG-Tagung sei einmal gesagt worden, daß die ITF das beste Werkzeug der freien internationalen Arbeitsbewegung für die Förderung und Verteidigung der Demokratie sei. Aus diesem Grunde überrasche es ihn, zu hören, daß es der ITF nicht möglich sei, vom IBFG die erforderlichen Geldmittel zu erhalten. Soweit er verstanden habe, werde die ITF vom IBFG künftig weniger erhalten als bisher. Er wisse jedoch auch, daß im IBFG selbst eine lange Diskussion stattgefunden habe, weil Millionen von Dollars, die dem IBFG für die Unterstützung der freien Gewerkschaften der Entwicklungsländer zur Verfügung standen, nicht verwendet worden waren. Die amerikanischen Vertreter im IBFG hätten Fragen über die Investierung und Verwendung der im Internationalen Solidaritätsfonds befindlichen Gelder gestellt. Daraufhin habe der IBFG dem amerikanischen Gewerkschaftsbund AFL-CIO 800 000 Dollar, für die kein Verwendungszweck bestanden habe, zurückerstattet. Für ihn sei es schwer, solche Dinge zu verstehen. Wenn man darauf bedacht sei, in der Welt eine starke Gewerkschaftsbewegung aufzubauen, sollte man keine große Hilfe von den verschiedenen Regierungen erwarten. Fast alle Regierungen würden einer umfassenden gewerkschaftlichen Organisation der Arbeiter Hindernisse in den Weg stellen. Die Regierungen der erwähnten afrikanischen Länder seien ein gutes Beispiel dafür. Zahlreiche führende afrikanische Regierungsmitglieder seien aus der Gewerkschaftsbewegung hervorgegangen. Das habe sie jedoch nicht davon abgehalten, unmittelbar nach ihrer Ernennung zum Minister antigewerkschaftliche Maßnahmen zu erlassen. Die ITF sei eine der wenigen Organisationen, die in diesen Ländern die Bildung freier Gewerkschaften unterstützen. Eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wäre somit nur dann sinnvoll, wenn die ITF dadurch ihre Tätigkeit zugunsten der Entwicklungsländer intensivieren könne. Die amerikanischen Kongreßdelegierten hätten die Frage der Mitgliedsbeiträge ausführlich unter sich diskutiert. Sie seien für die Einführung erhöhter Beiträge, aber nur dann, wenn auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit effektive Arbeit geleistet werde. Andererseits wäre die Zahlung erhöhter Beiträge ihres Erachtens eine Geldverschwendung. Der Generalsekretär habe bereits angedeutet, daß auf dem nächsten Kongreß eine

weitere Erhöhung notwendig sein werde. Wenn jedoch die zuzüglichen Gelder nicht zweckmäßig verwendet würden, würden einige bekannte Gesichter auf dem nächsten Kongreß nicht zu sehen sein.

**T. O'Leary** (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, der Vorredner habe ihm aus dem Herzen gesprochen. Seine Organisation habe von Anfang an den erhöhten Beitragssatz gezahlt, weil sie gewußt habe, was auf dem Spiel stand.

Mit Bezug auf die bereits erwähnte Frage des Autos stellte Kollege O'Leary fest, seine Organisation sei, gleich der des Kollegen Curran, daran interessiert, daß die ITF ihre Aufgabe erfülle. Weiterhin gehe es seiner Organisation um die Wahrung des guten Rufes der ITF. Er gehöre einem Sonderausschuß der ITF an, der gegenwärtig ebenfalls über bestimmte andere Fragen sehr besorgt sei. Als Mitglied dieses Ausschusses trage er eine gewisse Verantwortung, und aus diesem Grunde habe er bestimmte Fragen gestellt.

Sodann ging der Redner zum Thema der «Regionaltätigkeit» über. Er sagte, er habe auf diesem Gebiet einige Erfahrung, da er dreimal als Berater der dortigen Gewerkschaften im Karibischen Raum gewesen sei und außerdem in London besuchende Gewerkschafter aus den Entwicklungsländern berate. Seine Organisation sei somit darauf bedacht, einen effektiven Beitrag zur Regionaltätigkeit der ITF zu leisten. Sie sei darüber hinaus davon überzeugt, daß Einigkeit wichtiger ist als Einzelinteressen. Aus diesem Grund drohe sie auch nicht, aus der ITF auszutreten, wenn ihr dieses oder jenes nicht passe. Sie müsse jedoch darauf bestehen, daß die Geschäfte der ITF ordentlich geführt werden. An der Verwaltung und Organisation dürfe nichts zu beanstanden oder zu verheimlichen sein.

**W. Hogarth** (Britischer Seeleuteverband NUS) sagte, die angeschlossenen Verbände hätten das Recht, Kritik zu üben. Er würde ebenfalls einen Mitgliedsbeitrag in Höhe von 10d. unterstützen, aber nur, falls für das Geld auch etwas geleistet werde. Sein Verband unterstütze die vorgeschlagene Erhöhung.

**P. Hall** (Seafarers International Union of North America) unterstützte die vorgeschlagene Erhöhung der Mitgliedsbeiträge und erklärte, daß die Regionaltätigkeit zweifellos die wichtigste Aufgabe der ITF sei. Die afrikanischen, lateinamerikanischen und philippinischen Delegierten hätten auf gewisse in ihren Ländern bestehende Probleme verwiesen. Die ITF werde ihnen bei deren Lösung behilflich sein müssen. Wenn jedoch die Beiträge nicht erhöht würden, werde sie überhaupt nichts tun können. Aus diesem Grunde wolle er alle Delegierten ersuchen, der vorgeschlagenen Beitragserhöhung zuzustimmen.

**Ph. Seibert** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) sagte, die Delegierten dürften nicht den Eindruck gewinnen, daß die vorgeschlagene Erhöhung es der ITF ermöglichen werde, ihre Regionaltätigkeit zu verstärken. Uns würde auch künftig nicht mehr Geld zur Verfügung stehen als bisher, und auf dem nächsten Kongreß würde in aller Wahrscheinlichkeit eine weitere Erhöhung der Beiträge beschlossen werden müssen. Darüber hinaus habe uns der Internationale Solidaritätsfonds diesmal eine geringere Zuwendung gemacht als in den Vorjahren. Wenn wir also im Sinne der Ausführungen der Kollegen Curran und Hall unsere Regionaltätigkeit verstärken wollten, würden wir auch künftig zusätzlich zu dem erhöhten ordentlichen Beitrag freiwillige Beiträge an den Edo-Fimmen-Fonds entrichten müssen. Außerdem werde die ITF den IBFG erneut ersuchen müssen, ihr mehr Geld für die Finanzierung ihrer Regionaltätigkeit bereitzustellen. Er hoffte, daß

alle Verbände, die dazu in der Lage sind, und vor allem jene, die sich für eine Verstärkung der Regionaltätigkeit ausgesprochen hätten, bereit sein würden, einem weiteren Appell der ITF um zuzügliche freiwillige Beiträge Folge zu leisten.

**A. Kummernuss** (Vorstandsmitglied) sagte, er stimme voll und ganz mit den Ausführungen der Kollegen Curran und Paul Hall überein. Inbezug auf die Frage des Verkaufs des ITF-Wagens teilte er mit, daß der Generalsekretär den Wunsch geäußert habe, den Wagen zu kaufen, und gesagt habe, daß der Verkaufspreis mittels einer unabhängigen Abschätzung des Wertes bestimmt werden sollte. Dies habe nichts mit der in den Büchern der ITF erwähnten Abschreibung zu tun.

**F. Hall** (RLEA, Kanada) sagte, das scheinbare Desinteresse an der Diskussion sei in aller Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, daß sich die meisten Delegierten über diese Frage einig seien. Gleichzeitig ersuchte er die angeschlossenen Verbände, unter ihren Mitgliedern nach Leuten Umschau zu halten, die bereit seien, für die ITF als Regionalvertreter zu arbeiten.

**H. Pettersson** (Schwedischer Transportarbeiterverband) sagte, die skandinavischen Verbände wären bereit gewesen, einer noch größeren Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zuzustimmen. Sie unterstützten daher die Empfehlung des Vorstandes einstimmig.

**F. Giorgi** (Italienische Seeleuteföderation) erklärte, daß die erhöhten Mitgliedsbeiträge etwa 5 bis 10 Prozent des Einkommens der italienischen Mitgliedsverbände darstellen würden. Dennoch unterstützten sie die Empfehlung des Vorstandes vorbehaltlos.

**N. Wälläri** (Finnischer Seeleuteverband) sagte, er freue sich über die vielseitige Unterstützung der Empfehlung des Vorstandes. Dies sei in der Vergangenheit nicht immer so gewesen. Sodann ersuchte er den Vorstand, dem nächsten Kongreß eine Änderung der ITF-Satzungen zu empfehlen, um dem Vorstand das Recht zu geben, die Mitgliedsbeiträge, falls notwendig, in der Zeit zwischen Kongressen zu erhöhen.

**S. Packirisamy** (Malaiischer Eisenbahnerverband) erklärte, es werde für seinen Verband sehr schwierig sein, den erhöhten Beitrag zu zahlen, und ersuchte die Verbände der fortschrittlichen Industrieländer, falls sie dazu in der Lage seien, Sonderbeiträge für die Finanzierung der Regionaltätigkeit der ITF zu machen.

**J. A. Collevati** (Argentinischer Eisenbahnerverband «La Fraternidad») sagte, die argentinische Delegation unterstütze die Empfehlung des Vorstandes aus vollem Herzen.

**E. Ulbrich** (Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs) betonte, daß auch die österreichischen Gewerkschaften die Frage der Regionaltätigkeit sehr ernst nähmen. Er verwies auf die im Bericht des Mandatsprüfungsausschusses enthaltene Mitteilung, daß zwei amerikanische Verbände verfehlt hätten, ihre Mitgliedsbeiträge zu zahlen. Die Amerikaner sollten daher niemanden Vorschriften machen. Die ITF sei auf dem Gebiete der Regionaltätigkeit bereits aktiv gewesen, bevor die amerikanischen Verbände überhaupt der ITF angehörten.

Wenn gewisse Delegierte der Ansicht seien, daß die Gelder der ITF mißbraucht würden, sollten sie konkrete Beispiele anführen. Seines Erachtens sei der Vorstand durchaus fähig, die Gelder der ITF zu verwalten. Abschließend wolle er vorschlagen, daß die auf dem Kongreß anwesenden Delegierten sich schon jetzt verpflichten sollten, auch in Zukunft zuzügliche frei-

willige Beiträge zu zahlen, damit der Vorstand nicht erst einen besonderen Appell auszuschicken brauche.

**Der Generalsekretär** erklärte in seiner Antwort auf die Diskussion, Kollege Seibert habe mit seiner Feststellung, daß die neuen Beiträge nicht genügen würden, die Regionaltätigkeit zu verstärken, ganz recht gehabt. Die Mehrzahl der Mitgliedsverbände hätten bereits freiwillige Beiträge in Höhe von 2d. pro Mitglied bezahlt. Diese 2d. würden künftig Teil des ordentlichen Beitrages bilden, so daß kein großer Anstieg der Einnahmen zu erwarten sei. Wir könnten jedoch mit zuzüglichen Zahlungen dreier amerikanischer Verbände sowie mit den Beiträgen neuer Mitgliedsverbände rechnen. Die ITF werde vom IBFG £25 000 verlangen müssen, wenn sie ihre Regionaltätigkeit auf der gegenwärtigen Basis fortsetzen wolle. Sie würde auch zuzügliche freiwillige Beiträge benötigen. Aus diesem Grunde wolle er die Mitgliedsverbände ersuchen, dem Beispiel der schwedischen Gewerkschaften zu folgen. Gleichzeitig ersuchte er jene Gewerkschaften der Entwicklungsländer, die gegenwärtig Beiträge zum ermäßigten Satz zahlen, zu versuchen, ihre Beiträge zu erhöhen.

**J. Curran** (National Maritime Union of the USA) erklärte in bezug auf die Bemerkung des Kollegen Ulbrich, daß sein eigener Verband seine finanziellen Verpflichtungen gegenüber der ITF stets erfüllt habe.

*Sodann erfolgte eine Abstimmung durch Handaufheben über den Vorschlag des Vorstandes zur Erhöhung der Mitgliedsbeiträge von 6d. auf 8d. pro Mitglied pro Jahr ab 1. Januar 1966.*

*Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.*

**Der amtierende Präsident** ersuchte den Kollegen F. K. Post (Niederländischer Transportarbeiterverband), den

### **Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt**

vorzulegen.

**J. K. Post** (Berichterstatter) erläuterte den Bericht (Dok. XXVIII C-12). Der Tätigkeitsbericht sei einstimmig angenommen worden, und die Konferenz habe beschlossen, einen Sicherheitsausschuß zu bilden, auf dem die verschiedenen Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals vertreten sein würden. Der vom Schwedischen Handelsarbeiterverband eingereichte Entschließungsantrag betreffend die Auswirkungen des Austausches von Flugzeugen auf das Kabinenpersonal sei in geänderter Form angenommen worden (siehe Anhang 2 des obenerwähnten Dokumentes). Gleichzeitig verwies Kollege Post auf eine von Kollege Gill (Flight Engineers' International Association, USA) zum Thema «Zusammensetzung der Flugzeugbesetzungen» abgegebene Erklärung.

Kollege Post fügte hinzu, er sei den Bemerkungen des Herrn Dunand (IAO) mit großem Interesse gefolgt. Dennoch habe es die Zivilluftfahrtssektion für notwendig gehalten, eine Entschließung anzunehmen, in der die Einberufung einer dreigliedrigen Zivilluftfahrtskonferenz unter den Auspizien der IAO gefordert wird (siehe Anhang 1 des obenerwähnten Berichtes).

Abschließend dankte Kollege Post dem Sektionssekretär für die während der Berichtszeit geleistete Arbeit.

**P. Barbier** (Französische Föderation des fliegenden Personals) sprach über die Schwierigkeiten des französischen Luftfahrtpersonals. Im Jahre 1963 habe die Verwaltung der Air France mit der Unterstützung der französischen Regierung ein im Jahre 1958 abgeschlossenes Abkommen willkürlich annulliert. Dieses Abkommen hätte bis 1970 gelten sollen. Als die Löhne der französischen Transportarbeiter im Jahre 1963 um 5 Prozent erhöht worden waren, habe sich die Air France geweigert, diese Erhöhung auch dem Flugpersonal zu gewähren, mit der Begründung, daß die Gehälter des Flugpersonals der Air France weitaus besser seien als die des Flugpersonals der übrigen europäischen Fluggesellschaften. Die Verbände des französischen Flugpersonals hätten gegen diese offensichtliche Verletzung des obenerwähnten Abkommens Berufung eingelegt. Das Berufungsgericht habe jedoch erklärt, daß ein ministerieller Beschluß nicht angefochten werden könne. Daraufhin hätten die zuständigen Gewerkschaften die Bildung eines Schlichtungsausschusses beantragt. Auch dieses Ansuchen sei abgelehnt worden. Abschließend erklärte der Redner, das Flugpersonal der Air France werde, falls notwendig, in Verteidigung seiner Rechte in den Streik treten und sich außerdem bei der IAO über die erfolgte Verletzung der Gewerkschaftsrechte beschweren. Er ersuchte alle ITF-Mitgliedsverbände, das französische Flugpersonal im Falle eines Streiks mit allen Mitteln zu unterstützen. **R. Lapeyre** (Französische Transportarbeiterorganisation F. O.) erklärte, daß der Bericht nichts über die Diskussion des Themas «Air Union» enthalte. Gleichzeitig verwies er auf die zufolge der Einführung neuer Flugzeugtypen entstehenden Probleme und ersuchte das Sekretariat, alle diesbezüglichen Entwicklungen scharf im Auge zu behalten.

**G. Dunand** (IAO) sagte, er habe den Bericht mit Interesse gelesen. Die IAO würde natürlich gern allen Wünschen gerecht werden. Sie könne dies jedoch nicht und müsse daher den dringendsten Problemen den Vorrang einräumen. Er müsse sagen, daß wenig Aussicht auf Einberufung einer dreigliedrigen Zivilluftfahrtskonferenz in der nahen Zukunft bestehe.

In letzter Zeit hätten sich die zuständigen Sachverständigen der IAO vor allem mit der Frage der beruflichen Gesundheitsrisiken des Zivilluftfahrtpersonals befaßt.

**J. K. Post** (Berichterstatter) versprach dem Kollegen Barbier für den Fall eines Streiks die volle Unterstützung der ITF und ihrer Mitgliedsverbände. Er ersuchte den Kollegen Lapeyre, die Auslassung der Air-Union-Diskussion zu verzeihen. Er dankte Herrn Dunand für seine Ausführungen und fügte hinzu, daß die Zivilluftfahrtssektion dennoch auf die Notwendigkeit der Einberufung einer dreigliedrigen IAO-Zivilluftfahrtskonferenz verweisen werde.

*Der Bericht über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt wurde einstimmig angenommen.*

**Der amtierende Präsident** legte sodann das Dokument XXVIII C-7a (Wahl des Generalrates) vor.

**E. Vanegas** (Kolumbischer Seeleuteverband) verwies auf die Tatsache, daß Kolumbien in der spanischen Fassung dieses Dokumentes aus der Liste der lateinamerikanischen Länder (Gruppe 19) ausgelassen worden sei.

**A. M'Baye** (Senegalesische Transportarbeiter-Föderation) beantragte, daß die Libyen, Tunesien und der VAR (Gruppe 13) zugeteilten Sitze zu denen der übrigen afrikanischen Länder (Gruppe 14) hinzugefügt werden sollten.

*Das Dokument XXVIII C-7a wurde sodann vom Kongreß angenommen.*



**C. Zudonu** (Nigerian Marine Floating Staff Union) teilte mit, daß der amerikanische Seeleuteverband NMU versprochen habe, seinem Verband einen Autobus zu schenken. Er wolle dem amerikanischen Verband für seine Großzügigkeit danken.

**Der Generalsekretär** gab bekannt, daß Kollege Z. Barasch (Israelischer Seeleuteverband) ihm mitgeteilt habe, daß sein Verband den Beschluß der Seelutesektion, die an den Generalrat gerichtete EntschlieÙung zurückzuziehen, unterstütze.

Sodann gab er die Zeiten und Tagungsorte der am folgenden Morgen stattfindenden Wahlgruppensitzungen bekannt. Falls auf diesen Sitzungen Stimmzettel benötigt würden, sollten sich die betreffenden Delegierten an das Sekretariat wenden.

**Der amtierende Präsident** legte dem Kongreß sodann das Dokument XXVIII C-7b (Wahl des Vorstandes) vor. *Es wurde einstimmig angenommen.*

*Die Sitzung wurde sodann vertagt.*

**Mittwoch, 4. August 1965**

**Vormittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung um 10.20 Uhr und dankte den gastgebenden Verbänden für den herrlichen Abendausflug der Kongreß-delegierten am Vortage.

Sodann begrüßte er Herrn Frank Cousins (Mitglied des britischen Unterhauses, Minister für Technologie in der britischen Labour-Regierung und Präsident der ITF) und ersuchte ihn, die Diskussion zu Punkt 7 der Tagesordnung:

**Der Strukturwandel im Verkehr und die den Gewerkschaften daraus erwachsenden Aufgaben**

zu eröffnen.

**F. Cousins** sagte, es freue ihn, daß es ihm möglich gewesen sei, zum Kongreß zu kommen. Er fügte hinzu, daß er lediglich die technischen Aspekte dieses Punktes der Tagesordnung behandeln werde. Kollege Philipp Seibert werde über die Aufgaben der Gewerkschaften sprechen.

Sodann ging Herr Cousins zu seinem Referat über.

**Zusammengefaßter Wortlaut des Referates des Herrn Frank Cousins,  
Minister für Technologie in der britischen Labour-Regierung**

«Die bestehenden Verbindungsmittel üben zweifellos auf das Tempo des wirtschaftlichen Fortschritts und dessen technisches Niveau einen starken Einfluß aus. Die Entwicklung der Eisenbahnen war z. B. der ausschlaggebende Faktor bei der Entwicklung der modernen industriellen Gesellschaftsordnung in Großbritannien. Die Verbreitung motorisierter Straßenfahrzeuge – ein Phänomen des 20. Jahrhunderts – wurde während des Ersten Weltkrieges durch das Bedürfnis nach einem elastischeren Verkehrsmittel als die Eisenbahnen es damals waren, gefördert. Die Einführung der Fließbandproduktion hatte eine außerordentlich schnelle, aber nicht regulierte Verbreitung des Straßen-Motorfahrzeuges zur Folge, ehe die späteren daraus entstehenden Verkehrsprobleme überhaupt vorausgesehen werden konnten. Diese Verbreitung des Kraftwagens wirkte sich seinerseits auf die Entwicklung der verschiedenen Städte aus, weil in den Vororten dieser neue Wohnsiedlungen gebaut wurden.

Die Einführung moderner Herstellungsmethoden in anderen Industrien führte zu einem scharfen Anstieg des von den verschiedenen Verkehrsträgern zu bewältigenden Güter- und Frachtvolumens. In Großbritannien steigt der Frachtgutumschlag gegenwärtig um etwa 2 Prozent pro Jahr an, wobei gleichzeitig ein beachtlicher Anstieg des Straßengütertransports auf Kosten der Eisenbahn und eine starke Erhöhung des von der Küstenschifffahrt und auf dem Rohrleitungswege beförderten Frachtanteils zu verzeichnen ist. In den übrigen europäischen Ländern besteht eine ähnliche Tendenz, ganz gleich, ob deren Regierungen die Eisenbahnen begünstigen oder nicht. Während der Jahre 1953 bis 1963 stieg der Privatwagenverkehr um 134 Prozent an, verglichen mit einem Rückgang von 17 Prozent im Autobuspersonenverkehr und 6 Prozent im Eisenbahnpersonenverkehr. In der gleichen

Zeitspanne war ein Anstieg des auf der Straße beförderten Frachtvolumens um 80 Prozent zu verzeichnen, wobei das der Eisenbahnen um 26 Prozent herabsank.

Das Verfehlen der Eisenbahnen, während der Zeitspanne 1920 bis 1940 fahrplanmäßig und geographisch koordinierte Straßengütertransportmöglichkeiten bereitzustellen, muß als ein taktischer Irrtum bezeichnet werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt des Personenverkehrs ist der scharfe Anstieg der Zahl der Privatwagenbesitzer – 167 Prozent während des Jahrzehnts 1953 bis 1963. Der Verkehrsandrang, der den Verkehr zu gewissen Tageszeiten praktisch zum Stillstand bringt, ist heute eines der Hauptprobleme des städtischen Verkehrs. Dies ist vor allem auf die große Zahl der Privatwagenfahrer zurückzuführen. Die Zahl der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel ist entsprechend zurückgegangen. Alle führenden Industrieländer haben Untersuchungen der bestehenden Verkehrsprobleme vorgenommen, um eine Lösung dieser zu finden. Ein Beispiel ist der britische Buchanan-Bericht, der vor allem auf die nachteiligen Auswirkungen des Haus-zu-Haus-Verkehrs verweist. Sachverständige sind der Ansicht, daß dieser Verkehrsandrang, abgesehen von den gesundheitlichen Folgen des Lärms und der Auspuffgase, die britische Wirtschaft schätzungsweise 250 Millionen Pfund pro Jahr kostet. Auch der Straßenverkehrssicherheit wird im Bericht große Bedeutung beigemessen. Der Bericht enthält jedoch die Feststellung, daß es praktisch keine unfallsicheren städtischen Straßen gibt.

Im Hinblick auf diese Tatsachen neigt man heute zu der Ansicht, daß die Zeit der goldenen Freiheit für den Privatwagen vorbei ist. In Großbritannien sind weite Kreise der Auffassung, daß dem Privatwagen der Zugang zu den Stadtzentren verboten werden oder zumindest drastisch eingeschränkt werden sollte. Eine von einem Straßenforschungsinstitut in Großbritannien im Jahre 1960 vorgenommene Untersuchung zeigt, daß 60 Prozent der städtischen und fast 40 Prozent der Überland-Verbindungsstraßen überfüllt sind. Seitdem hat sich die Lage weiter verschlechtert. Die Geschichte des Verkehrs ist eine Geschichte des Wandels, und wir sollten uns daher überlegen, inwiefern neue Beförderungsmittel und -wege zur Lösung unserer Probleme beitragen können. Im Hinblick auf die bestehenden technischen Möglichkeiten und den Mangel an Arbeitskräften wird es sich bei diesen neuen Beförderungsmitteln in aller Wahrscheinlichkeit um umfassend automatisierte Einrichtungen handeln. Zu diesen modernen Verkehrsmitteln zählen «Luftkissen-Fahrzeuge» (Hovercraft), besondere Breitspurzüge, die mit einer Geschwindigkeit bis zu 150 Meilen pro Stunde fahren können, Einspurbahnen (Monorail), deren Verwendung vielleicht nur dort gerechtfertigt ist, wo die Erstellung einer Verbindung auf Bodenebene große Schwierigkeiten verursachen würde. Auch andere Verbindungs- und Beförderungswege, wie z. B. der Ärmelkanaltunnel und die Verwendung von Rohrleitungen, kommen hier mit ins Spiel. Inbezug auf die letzteren ist zu erwarten, daß das Beförderungsvolumen während der nächsten fünf Jahre um 50 bis 100 Prozent ansteigen wird.

Wie dem auch sei, die größten Fortschritte in Richtung der Lösung unserer heutigen Verkehrsprobleme werden in aller Wahrscheinlichkeit auf dem Gebiete der Verbesserung der gegenwärtigen Beförderungsmittel erzielt werden. Zahlreiche Rangierbahnhöfe werden durch die Einführung schneller Blockzüge überflüssig werden. Die zunehmende Verwendung von Paletten und Containers, der Ausbau des sogenannten Huckepack-Verkehrs und die zunehmende Verwendung von Fährschiffen mit aufklappbaren Auffahrtsrampen werden ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Auf allen diesen Ge-

bieten bestehen zahlreiche Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beförderungsformen, wobei natürlich die sozialen Probleme der Modernisierung angemessen berücksichtigt werden müssen. Während der letzten zehn Jahre haben sich zahlreiche Eisenbahnunternehmen von Dampflokomotiven auf Diesel- oder Elektrozugmaschinen umgestellt. Nunmehr scheinen sich die Eisenbahnen auf der Schwelle einer Ära der Automation zu befinden. Die Automation eignet sich für die Eisenbahnen besonders, weil der Zugverkehr fahrplan- und richtungsgebunden ist. Sie könnte auch zur größeren Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Pünktlichkeit und Komfort beitragen. Bis jetzt sind auf dem Gebiete der Automation nur versuchsweise Geräte eingebaut worden. Bei den Londoner Untergrundbahnen soll im Jahre 1968 der Übergang zu einer automatischen Verkehrskontrolle erfolgen. Die Stockholmer Untergrundbahnen sind bereits automatisch, d. h. ohne Bemannung mit einer elektronischen Geschwindigkeits- und Bremskontrolle. Aber nicht allein der Zugverkehr kann automatisiert werden. In London z. B. hat man Versuche mit elektronischen Schrankenkontrollen, die Fahrkarten «lesen» können, vorgenommen. Im Frachtgüterverkehr spielt die Datenverarbeitung bei der Modernisierung des Rangierverkehrs eine immer wichtigere Rolle.

Auch Straßenfahrzeuge können mittels besonderer, in die Fahrbahn eingebauter Kontrollsysteme automatisch gelenkt werden. Obwohl dieses Verfahren sich nicht sehr verbreiten dürfte, könnte es auf bestimmten Strecken mit Vorteil benutzt werden. Der wirkliche Fortschritt aber kann nur auf dem Gebiete der Koordinierung der Verkehrspolitik erzielt werden, und zwar durch eine Koordinierung, die den besonderen Vorteilen der verschiedenen Verkehrsträger angemessen Rechnung trägt. Beschränkte Versuche in dieser Richtung sind in Skandinavien, in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und in der ITF durch das Studium von Verkehrsproblemen auf nationaler und internationaler Ebene bereits unternommen worden.

In den meisten Ländern ist es heute eine anerkannte Tatsache, daß die Regierung an der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Verkehrs beteiligt sein muß, obwohl hier geographische Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. So hat man z. B. behauptet, daß Schweden, obwohl es seit vielen Jahren eine sozialistische Regierung hat, eine Verkehrspolitik festzulegen im Begriff ist, welche dem privaten Unternehmer in mancher Hinsicht noch mehr Handlungsfreiheit bietet als die Verkehrspolitik der USA. In Großbritannien wurde der ursprüngliche Versuch, einen großen Teil der Verkehrsdienste der zentralen Kontrolle einer Transportkommission zu unterstellen, durch die konservative Regierung vereitelt. Die neue Labour-Regierung ist jedoch an das Versprechen gebunden, den Verkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und regionalen Planung sowie der bestehenden sozialen Erfordernisse zu koordinieren. Weiterhin ist in Großbritannien mit einer umfassenden Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes begonnen worden, in deren Rahmen eine große Anzahl von Schließungen vorgesehen sind. Der sogenannte Beeching-Plan sieht vor, bis 1970 die Zahl der Fracht- und Passagierstationen sowie das Streckennetz um etwa 50 Prozent zu reduzieren. Auch hier ist die neue Labour-Regierung eingeschritten, da sie für eine den sozialen Erfordernissen angepaßte Verkehrsordnung ist. Die Beschuldigung, daß diese Rationalisierung nicht von einer eingehenden Prüfung der allgemeinen Verkehrs- und Wirtschaftslage ausgeht, ist leider allzuoft berechtigt. Im städtischen Verkehr z. B. kann das Recht des Privatwagenbesitzers, mit seinem Wagen hinzufahren, wo er will, die Rechte der Fahrgäste auf den öffentlichen Verkehrsmitteln beeinträchtigen. Es ist daher

kaum überraschend, daß die Transportarbeitergewerkschaften auf eine größere Verstaatlichung und Bildung einer staatlichen Exekutive für den gesamten Transport und Verkehr gedrungen haben. Sowohl die Regierungen als auch die Gewerkschaften müssen sich aber auch die Frage stellen, inwiefern es möglich ist, eine integrierte Verkehrspolitik zu erzielen, solange sich die Beförderungsmittel in den Händen privater Unternehmer befinden. Wie lange können wir noch das Argument anerkennen, daß eine für die Wirtschaft lebenswichtige Industrie im Besitz privater Unternehmer steht, deren Hauptmotiv die Erzielung eines größeren Gewinns ist? Sollten die Gewerkschaften fordern, daß alle Beförderungsmittel im öffentlichen Besitz stehen sollten?

Die Fahrzeug- und Straßensteuer ist heute eine wichtige Einkommensquelle im Staatshaushalt. Aus diesem Grunde besteht ein Interessenkonflikt zwischen jenen Personen, die die Zahl der Straßenfahrzeuge beschränken wollen, und jenen, die behaupten, daß dies katastrophale Folgen auf wirtschaftlicher Ebene haben würde.

Liebe Freunde, ich habe versucht, in meinem Referat auf die bei der Beförderung von Passagieren und Gütern zu verzeichnenden radikalen Änderungen zu verweisen. Wie groß die heutigen Verkehrsprobleme auch immer sein mögen: die Rolle der Gewerkschaften als Verteidiger der Interessen der Arbeitnehmer im Verkehr ist vielleicht die wichtigste Aufgabe von allen. Die Einführung technischer Neuerungen ist nur dann der Mühe wert, wenn sie zur Erhöhung des Lebensstandards beiträgt.»

**Ph. Seibert, MdB** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) verwies auf die Notwendigkeit der Revision der auf dem Amsterdamer Kongreß im Jahre 1958 angenommenen Denkschrift «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene». Da dem Kongreß ein diesbezüglicher Antrag vorliege, würden alle Delegierten eine Gelegenheit haben, sich zu verkehrspolitischen Fragen zu äußern. Sodann ging der Redner zu seinem Referat zum Thema «**Der Strukturwandel im Verkehr und die den Gewerkschaften daraus erwachsenen Aufgaben**» über.

#### **Zusammenfassung des Referates von Philipp Seibert, MdB**

Technischer Fortschritt ist unabdingbar für wirtschaftliches Wachstum und ständige Verbesserungen des Lebensstandards der Arbeitnehmer. Technischer und wirtschaftlicher Fortschritt kann freilich nicht ausschließlich den Entscheidungen von Unternehmern und Politikern überlassen werden. Gesellschaftlicher Fortschritt und soziale Gerechtigkeit müssen erhalten und erkämpft werden durch ständige Bemühungen der Gewerkschaften. Der Kongreß wird deshalb seine Solidarität erklären, alle Versuche zurückzuweisen, den technischen Fortschritt für die Rentabilität der Verkehrsunternehmen zu Lasten der Arbeitnehmer-Einkommen zu verwenden. Gewerkschaften müssen dabei weitsichtig genug sein und Kürzungen der Arbeitszeit erreichen, um Arbeitsplätze in solchen Situationen erhalten zu können.

Eisenbahnerverbände in der EWG haben erfolgreich für ihre Mitglieder einen Anteil an den Rationalisierungsgewinnen erstritten. Aus der Knappheit der Beschäftigten bei den Bahnen haben sich die Gewerkschaften Vorteile gesichert. Ausgeprägt ist jene Knappheit im Rangier- und Oberbau-Unterhaltungsdienst. Die geplante Einführung der automatischen Kupplung bei der Bahn liegt im Interesse des Rangierpersonals, da die Unfallquote beim Rangieren besonders hoch ist. In der Oberbau-Unterhaltung hat die Mechanisierung die Arbeitsbedingungen gleichfalls erleichtert. Schwierig-

keiten sind in nennenswertem Umfang beispielsweise bei der DB nicht entstanden, da freigesetzte Beschäftigte in anderen Betriebszweigen untergebracht werden konnten. Für Facharbeiter in den Werkstätten entstanden indessen größere Schwierigkeiten, da vergleichbare Beschäftigungen mit gleichem Einkommen nicht leicht zu finden waren.

Übereinstimmung konnte getroffen werden mit dem Management der DB, daß ein obligatorischer Sozialplan aufgestellt werden muß, der sich mit den personellen Auswirkungen aller Rationalisierungsmaßnahmen beschäftigt. Dieser Plan schließt Faktoren ein, wie Alter, Ehestand, schulpflichtige und arbeitende Kinder, Hausbesitz oder berufliche Umstellungsmöglichkeiten. Entscheidungen darüber, ob und wohin ein Arbeiter umgesetzt werden kann, werden dann aufgrund solcher Unterlagen getroffen.

In der Seeschifffahrt ist heute generell eine Knappheit von Arbeitskräften festzustellen. Eine unmittelbare Furcht vor Arbeitslosigkeit besteht nicht. Der Umfang von Automation in der Schifffahrt ist bislang relativ begrenzt, wengleich deren Auswirkungen sich künftig verstärkt bemerkbar machen werden. Das Maschinenpersonal wird dabei primär betroffen werden. Küstenschiffe werden seit einiger Zeit vom Ruderhaus aus umgesteuert – mit dem Effekt der Einsparung eines Maschinisten –, elektronische Umsteueranlagen werden in immer stärkerem Ausmaß auf größeren Schiffen verwendet. Sinkende Bemannungsnormen und zunehmende Verwendung automatischer Vorrichtungen können dabei bei der verbleibenden Mannschaft zu steigender Arbeitsintensität führen. Wir können dem begegnen durch kürzere Arbeitszeiten und längeren Urlaub. Beschränkt wird die Ersetzung von Seeleuten durch automatische Vorrichtungen durch die Erfordernisse der Sicherheit in der Seeschifffahrt. Stets muß sich eine genügend große Zahl von Seeleuten an Bord befinden, um die Sicherheit des Schiffes in Ausnahmesituationen zu gewährleisten.

Ähnlich haben bei der Binnenschifffahrt technische Verbesserungen zu Personaleinsparungen geführt. Die gleichfalls dadurch bedingte höhere Umlaufgeschwindigkeit und eine Intensivierung von Arbeitsvorgängen haben freilich den Bedarf nach Schiffsbesatzungen steigen lassen. In der Schubschifffahrt – bei der eine 1000-Tonnen-Ladung von einem Seeschiff in 2½ Tagen gegenüber vorher in 5 Tagen übernommen werden kann – haben Besatzungen nicht länger die Möglichkeiten einer Pause und einer Entspannung in den Häfen. Eine der so seltenen Möglichkeiten, bei denen Gewinnstreben als Abfallprodukt zu sozialen Verbesserungen führt, ist bei der von Schiffsfirmen besonders bevorzugten Continue-Fahrt zu vermerken. Besatzungen solcher Schiffe werden in drei Schichten eingesetzt, von denen sich zwei an Bord befinden und einander ablösen. Nach 20tägiger Betätigung hat sodann jede Schicht 10 Tage freie Zeit. Um eine solche Continue-Fahrt für die Beschäftigten attraktiv zu machen, bezahlen die Schiffsbesitzer die Flugkosten der Beschäftigten zu ihren Wohnorten für jene 10tägige Pause. Dies möge die Notwendigkeit von Maßnahmen illustrieren, um die Beschäftigung in spezifischen Branchen, in denen ein Mangel an Arbeitskräften herrscht, für potentielle Arbeitskräfte attraktiv zu machen.

Weniger ausgeprägt ist im Moment die Arbeitskräfte-Knappheit im Straßen- und Luftverkehr; in etlichen Fällen überwiegt sogar ein Überangebot von Personal. Brauchte man beispielsweise früher im Langstrecken-Luftverkehr eine siebenköpfige Besatzung, so reichen heute bereits drei Beschäftigte aus. Navigatoren und Bordfunker werden freigesetzt, und hierbei ist ein weltweiter Streit darüber entbrannt, ob der dritte Mann an Bord ein Ingenieur oder ein Pilot sein soll. Aus Sicherheitsgründen bestehen wir darauf, daß

alle Tätigkeiten in Flugzeugen von Spezialisten ausgeführt werden müssen: ein Pilot kann im Falle eines Defektes der Maschine weniger unternehmen als ein Ingenieur. Überschall-Flugzeuge könnten in der Zivilluftfahrt bald Realität sein, aber niemand vermag bislang abzusehen, welche Rückwirkungen dies auf die Gesundheit des Personals haben wird. Wir Gewerkschaften möchten gesundheitlichen Schäden durch eine radikale Arbeitszeitverkürzung begegnen, mit der eine Senkung des bisherigen Rücktrittsalters verbunden sein muß. Beim Bodenpersonal werden steigende technische Kenntnisse gefordert, dem Kontrollpersonal und dem des Flugsicherungsdienstes wird durch den zunehmenden Verkehr eine steigende Arbeitsintensität abverlangt. Kosten der Umschulung und Weiterbildung zur Anpassung an solche sich ändernde technische Erfordernisse müssen deshalb von den Gesellschaften getragen werden.

Am wenigsten betroffen von technischen Strukturänderungen ist der Straßenverkehr. Gleichwohl entstehen durch erhöhte Umlaufgeschwindigkeiten größere Belastungen des Personals. Steigende Maße und Gewichte der Fahrzeuge erschweren zusätzlich die Arbeit der Fahrer, die Einführung von Sattelfahrzeugen schafft neue soziale Probleme: der durch bloßes Auswechseln der Zugmaschine mögliche Stafettenverkehr läßt frühere Ladepausen verschwinden und bisherige Höchstarbeitszeiten mit einem veränderten Inhalt füllen. Den nachteiligen Auswirkungen dieses Mißbrauchs muß begegnet werden durch radikale Arbeitszeitverkürzungen und durch Verlängerung des Jahresurlaubs.

Es ist somit klar erkennbar, daß allen nachteiligen Auswirkungen technologischer Entwicklungen im Verkehr primär durch Arbeitszeitverkürzung begegnet werden kann und muß. Alle Tarifverträge müssen also Vereinbarungen enthalten, deren Ziel es ist, unsere Arbeitskraft knapp und die Zahl der Arbeitsplätze groß zu halten.

Sozialer Fortschritt kann freilich für den einzelnen Verkehrsträger teuer zu stehen kommen, wenn er nicht bei allen konkurrierenden Medien synonym erfolgt. Der Alleingang einer Gewerkschaft kann im Gegenteil bei den etablierten sozialen Verhältnissen die Wettbewerbsfähigkeit derjenigen Branchen mindern, in der die Gewerkschaftsmitglieder beschäftigt sind. Deshalb müssen wir unsere ganzen Bemühungen darauf konzentrieren, im Verkehr eine allgemeine und progressive Harmonisierung der Arbeitsbedingungen und deren Planung zu realisieren. Unter diesen Bedingungen der weltweiten Solidarität werden wir erreichen, daß die Folgen des technischen Fortschritts in Bahnen gelenkt werden können, die den Transportarbeitern zum Vorteil gereichen.

**Der amtierende Präsident** eröffnete sodann die Diskussion zu Punkt 7 der Tagesordnung.

**H. Pettersson** (Schwedischer Transportarbeiterverband) erklärte, daß Schweden unter den europäischen Ländern die meisten Privatwagenbesitzer per 1000 Einwohner habe. In der ganzen Welt stehe es nach den USA, Kanada, Neuseeland und Australien an fünfter Stelle. Im Jahre 1970 werde der Prozentsatz der Fahrzeugbesitzer in Schweden in aller Wahrscheinlichkeit der gleiche sein wie heute in den USA, nämlich ein Fahrzeug pro 2,5 Einwohner. Gegenwärtig seien in Schweden 1 700 000 Straßenfahrzeuge registriert, darunter 130 000 Lastwagen. 30 000 dieser stünden im Besitz von Straßentransportunternehmen und bewältigten 60 bis 70 Prozent aller Straßentransporte. Die übrigen 100 000 Lastwagen gelangten im Werkverkehr zum Einsatz. Der Prozentsatz der von Straßentransportunternehmen durchgeführten Trans-

porte sei in letzter Zeit angestiegen. Auch im privaten Güter- und Personenverkehr sei in den letzten Jahren ein Anstieg zu verzeichnen gewesen; im Falle des Güterverkehrs um durchschnittlich 9 Prozent pro Jahr während der letzten zehn Jahre. Heute würden in Schweden fast zweimal so viele Straßentransporte durchgeführt als im Jahre 1950. Das Passagierverkehrsvolumen sei während der letzten 15 Jahre um durchschnittlich 7,5 Prozent pro Jahr angestiegen. Bis vor kurzem seien sowohl die Eisenbahnen als auch die kommerziellen Straßengütertransportunternehmen einer Kontrolle unterstellt gewesen. Die Eisenbahnen seien verpflichtet gewesen, Frachten und Passagiere zu den von einer öffentlichen Behörde festgelegten Tarifen zu befördern. Aus diesem Grunde seien sie nicht in der Lage gewesen, sich gegen die Konkurrenz des Straßentransports zu behaupten. Der kommerzielle Straßentransport dagegen sei gegen eine solche Konkurrenz geschützt gewesen.

Die neuen schwedischen Bestimmungen sähen eine Revidierung des bisherigen Lizenzierungsverfahrens für Straßengütertransport-Fahrzeuge vor. Die Regelung sei jedoch erst vor etwa einem Jahr in Kraft getreten, sodaß ihre Auswirkungen noch nicht klar erkenntlich seien.

Die Regierung habe einen Ausschuß ernannt und diesen mit der Überwachung der Erfüllung der neuen Vorschriften beauftragt. Die Gewerkschaften seien in diesem Ausschuß vertreten. Seine eigene Organisation habe bereits auf die eventuellen Gefahren einer Änderung der Lizenzierungsvorschriften verwiesen, bevor die neue Regelung dem schwedischen Parlament zur Beschlußfassung vorgelegt worden war. Das Parlament habe jedoch die vorgeschlagene Änderung gutgeheißen, und die Gewerkschaften würden sich den neuen Verhältnissen anpassen müssen. Das neue Verkehrsgesetz habe jedoch auch gute Aspekte. So sei z. B. ein besonderer Ausschuß beauftragt worden, Vorschläge für neue Ausbildungsvorschriften auszuarbeiten. Am wichtigsten jedoch sei, daß der für die Überwachung der Erfüllung der neuen Vorschriften zuständige Ausschuß auch die Arbeits- und Ruhezeit der Berufsfahrer kontrollieren werde.

**S. Wall** (National Maritime Union USA) erklärte, der Beitrag des Kollegen Seibert müsse – was seine Ausführungen über die Seeleute anbelange – als eine persönliche Ansicht betrachtet werden. Er verwies die Delegierten auf die von der Seeleutesektion diskutierten Berichte über die Automation und Mechanisierung an Bord von Schiffen.

**Z. Barash** (Israelischer Seeleuteverband) sagte, sowohl die Regierungen als auch die Arbeitgeber hätten Zugang zu Informationen über die Automation und könnten sich dieses Vorteiles gegenüber den Gewerkschaften bedienen. Er ersuchte den Vorstand, die Bildung einer Forschungsabteilung als Teil des ITF-Sekretariats in Erwägung zu ziehen. Eine solche Abteilung würde für die angeschlossenen Mitgliedsverbände bei der Behandlung von Problemen, die aus der Einführung technischer Neuerungen hervorgehen, von großem Wert sein. Um nur ein praktisches Beispiel anzuführen: Es könnte sehr wohl vorkommen, daß ein Verband aufgrund der Einführung gewisser technischer Neuerungen mit den Arbeitgebern ein neues Abkommen abschließt, ohne zu wissen, daß in einem anderen Land aus dem gleichen Grund ein ähnliches, aber vorteilhafteres Bestimmungen enthaltendes, Abkommen besteht. Für seinen Verband wäre es sehr wertvoll, wenn ihm das Sekretariat ausführliche Informationen über die Ausbildung von Seeleuten im Gebrauch neuer Geräte und Instrumente zustellte.

**G. Kolare** (Schwedischer Eisenbahnverband) sagte, Kollege Cousins sei überrascht darüber gewesen, daß die neue schwedische Verkehrspolitik dem freien Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern soviel



Spielraum gebe. Kollege Cousins habe wahrscheinlich geglaubt, Schweden – ein Land, in dem seit Kriegsende eine sozialdemokratische Regierung am Ruder sei – hätte dem freien Wettbewerb, der ja von den liberalen und konservativen Parteien so stark unterstützt werde, weniger Gelegenheit geboten. Die schwedische Regierung habe seit Ende des Zweiten Weltkrieges versucht, eine Koordinierung des Verkehrs herbeizuführen. Das bisherige Lizenzierungsverfahren für Straßengütertransport-Fahrzeuge habe zu einem außerordentlichen Anstieg des Werkverkehrs geführt, so daß sich gegenwärtig nur etwa 20 Prozent aller Straßengüter-Transportfahrzeuge im Besitz kommerzieller Transportunternehmen befänden. Das Eisenbahnnetz sei, gemessen an der Einwohnerzahl und dem zu befördernden Gütervolumen, zu ausgedehnt. Aus diesem Grunde sei die Länge der Gesamtschienenstrecke von 17 600 km auf 13 000 km reduziert worden. Auf der Hälfte dieser 13 000 Kilometer sei noch immer ein Defizit zu verzeichnen.

Die neue Verkehrspolitik verfolge das Ziel, den verschiedenen Gebieten so billig und wirksam wie möglich die erforderlichen Beförderungsdienste bereitzustellen. Sie habe zu einer Erhöhung der Sicherheitsnormen und zur Entlastung der Eisenbahnen beigetragen, die nicht länger die auf unrentablen Strecken zu verzeichnenden Defizite zu decken hätten. Diese Defizite, die sich im Jahre 1965 auf 210 Millionen schwedische Kronen belaufen hätten, würden künftig von der gesamten Öffentlichkeit getragen werden.

Die schwedischen Eisenbahner seien der Überzeugung, daß sich die neue Verkehrspolitik bewähren werde; vor allem deswegen, weil die Gewerkschaften in dem zuständigen Überwachungsorgan vertreten seien. Er hoffte, daß es anderen Ländern möglich sein werde, aus den in Schweden vorgenommenen Änderungen der Verkehrspolitik eine nützliche Lehre zu ziehen.

**Der amtierende Präsident** ersuchte **S. Greene**, das Resultat der Wahl der Vorstandsmitglieder innerhalb der europäischen Wahlgruppe bekanntzugeben. Nachdem dies geschehen war, vertagte er die Sitzung.

**Mittwoch, 4. August 1965**

### **Nachmittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung um 14.30 Uhr und erteilte E. Venturini das Wort.

**E. Venturini** (Argentinischer Schiffselektrikerverband) verwies auf die zwischen der Verkehrspolitik auf internationaler und nationaler Ebene bestehenden Unterschiede. Er betonte die Notwendigkeit der Koordinierung des Verkehrs im Rahmen der bereits bestehenden Struktur und erklärte, daß die sozialen Aspekte in diesem Zusammenhange von größter Bedeutung seien. Er sprach sich für das Prinzip der Mitbestimmung der Arbeitnehmer auf verwaltungsmäßiger Ebene aus. Die Einführung technischer Neuerungen könne nur dann Vorteile bringen, wenn sie den Bedürfnissen der einzelnen Länder angepaßt werde.

**H. R. Nicholas** (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, der Verkehr nehme in allen fortschrittlichen Ländern eine lebenswichtige Stellung ein. Es sei daher bedauerlich, daß in vielen modernen Industrieländern noch immer keine effektive Planung und Integrierung des Verkehrs erfolgt sei. In einigen Ländern habe die ungehinderte Entwicklung des Straßenverkehrs zu praktisch unlösbaren Verkehrsproblemen geführt. Dadurch seien wertvolle Arbeitsstunden verschwendet worden. Gleichzeitig befänden sich viele verstaatlichte Eisenbahnen aufgrund der uneingeschränkten Konkurrenz der Straßentransportunternehmer in finanziellen Schwierigkeiten. Eine auf vollen Touren laufende Herstellungsindustrie nütze nichts, wenn ihre Produkte nicht schnell weiterbefördert werden könnten. Die Regierungen der verschiedenen Länder müßten erst einmal einsehen, daß der Verkehr nicht nur ein wirtschaftlicher Faktor sei, sondern auch eine soziale Notwendigkeit. Was den Straßentransport anbelange, so habe der Straßenbau nicht mit der technischen Entwicklung auf dem Gebiete des Fahrzeugbaues Schritt gehalten. Die zunehmende Zahl der Privatwagen erschwere den Autobusverkehr. In vielen englischen Städten führen Autobusse auf bestimmten Strecken nur in langen Zeitabständen. Dies sei für Kinder, alte Leute und andere Personen, die sich keinen eigenen Wagen leisten könnten, sehr unständig und nachteilig.

Die Vollbeschäftigung in den Herstellungsindustrien habe ebenfalls zur Verschlechterung der städtischen Verkehrsverhältnisse beigetragen, da es für die Autobus-Gesellschaften sehr schwierig sei, die erforderlichen Arbeitskräfte zu finden. Das Resultat sei: weniger Busse und höhere Fahrpreise. Konkrete Fortschritte auf sozialer Ebene könnten seines Erachtens nur durch eine Verstaatlichung der einzelnen Verkehrsträger und die Bildung einer zentralen Kontrollbehörde mit untergeordneten regionalen Verwaltungsstellen erzielt werden.

**D. L. MacMahon** (Amerikanischer Transportarbeiterverband) beglückwünschte F. Cousins und Ph. Seibert zu ihren ausgezeichneten Referaten. Der Transport sei das Rückgrat der Wirtschaftsstruktur eines Landes. Der Mensch sei wichtiger als der Privatbesitz. Leider werde dieser Grundsatz in seinem eigenen Lande manchmal vergessen. Während der letzten 15 Jahre sei der Personalbestand der Untergrundbahn- und Autobus-Gesellschaften von New York von 45 000 auf 30 000 Personen herabgesunken. Seine Organisation sei nicht bereit, zuzusehen, wie der Automation und Modernisierung mehr und

mehr Arbeitnehmer zum Opfer fallen. Es gäbe in den USA ohnehin bereits 4 Millionen Arbeitslose. Dieses Problem könne nur durch radikale Maßnahmen, wie z. B. Einführung der 30-Stunden-Woche, gelöst werden. Bei der Reduzierung der Arbeitszeit dürfe jedoch kein Lohnverlust entstehen. Die seiner Organisation angehörenden Stewardessen arbeiteten gegenwärtig 75 Stunden pro Monat. Die amerikanischen Transportarbeiter seien an dem sich aus der Automation ergebenden zuzüglichen Gewinn nicht genügend beteiligt. Aus diesem Grunde unterstütze er die Ansicht des Kollegen Cousins, daß die einzelnen Verkehrsträger verstaatlicht werden sollten.

Der Redner sagte, er nehme zum erstenmal an einem ITF-Kongreß teil und sei sehr beeindruckt. Er sei sich bis jetzt der Bedeutung der ITF im Kampf gegen den Kommunismus und gegen skrupellose Arbeitgeber nicht voll bewußt gewesen. Abschließend verwies der Redner auf das Bedürfnis nach einem größeren Austausch von Informationen und einer engeren Zusammenarbeit. Er schlug vor, daß die diesbezüglichen Möglichkeiten auf einer besonderen Konferenz untersucht werden sollten.

**Herr Dunand** (IAO) dankte den Kollegen Cousins und Seibert für ihre äußerst aufschlußreichen Ausführungen. Die mit der Koordinierung des Verkehrs zusammenhängenden Arbeitsprobleme und die sozialen Auswirkungen der technischen Entwicklung im Verkehr würden auf der im November oder Dezember 1966 stattfindenden IAO-Binnenverkehrskonferenz diskutiert werden. Er sei sich bewußt, daß die zum letzteren Punkt auf der letzten IAO-Binnenverkehrskonferenz angenommenen Schlussfolgerungen nicht befriedigend gewesen und von der ITF beanstandet worden seien. Er hoffte, daß die ITF inzwischen ihre Enttäuschung überwunden habe, und fügte hinzu, er sei überzeugt, daß die Transportarbeiter am Ende den Sieg davontragen würden. Weiterhin hoffte er, daß alle Mitgliedsverbände den von der IAO ausgesandten Fragebogen über die sozialen Folgen der technischen Entwicklung so ausführlich wie möglich beantworten würden, damit die IAO rechtzeitig Vorkehrungen für die Ergreifung der gegebenenfalls erforderlichen Abhilfsmaßnahmen treffen könne.

**E. Oliver** (amerikanische Eisenbahnerföderation RLEA) brachte in bezug auf die von den Kollegen Cousins und Seibert vorgeschlagenen Lösungen der gegenwärtigen Verkehrsprobleme einige Befürchtungen zum Ausdruck. Er sagte, daß die bei den amerikanischen Eisenbahnen bestehenden Beschäftigungsmöglichkeiten trotz einer drastischen Reduzierung der Arbeitszeit nicht angestiegen seien. Am 1. September 1949 sei die wöchentliche Arbeitszeit des bei den amerikanischen Eisenbahnen beschäftigten nichtfahrenden Personals von 48 auf 40 Stunden herabgesetzt worden. Man hatte gehofft, daß sich dadurch die Zahl der verfügbaren Arbeitskräfte erhöhen werde. Dies sei jedoch nicht der Fall gewesen. Die Lohnkosten für das Jahr 1950 seien nur 0,64 Prozent niedriger gewesen als im Vorjahre. Die Produktivität sei die gleiche geblieben. Im Jahre 1954 seien dem nichtfahrenden Personal eine weitere Woche Urlaub und sieben bezahlte öffentliche Feiertage gewährt worden. Gleichzeitig jedoch sei die Produktivität der einzelnen Arbeitnehmer weiter angestiegen, sodaß keine zuzüglichen Arbeitskräfte benötigt worden seien. Wenn man die reduzierte Arbeitszeit und die Gewährung erhöhter Zulagen in Betracht ziehe, koste die Beschäftigung eines zuzüglichen Arbeitnehmers mehr als die Zahlung von Überstundenlohn an das bestehende Personal.

Nach zweijährigen Verhandlungen habe seine Organisation im Februar 1965 ein Beschäftigungssicherheits-Abkommen für den weitaus größten Teil des nichtfahrenden Personals abgeschlossen. Gemäß diesem Abkommen dürfe

der Personalbestand nicht reduziert werden, solange der Rückgang der Einnahmen nicht mehr als 5 Prozent betrage. Für jedes weitere Prozent des Rückganges der Einnahmen dürfe der Personalbestand um 1 Prozent reduziert werden, vorausgesetzt, daß er im Falle eines Anstiegs der Einnahmen wieder entsprechend erhöht werde. Auf diese Weise versuche seine Organisation, ihre Mitglieder vor den nachteiligen Folgen der technischen Entwicklung zu schützen. Der wichtigste bei den amerikanischen Eisenbahnen zu Beschäftigungsproblemen führende Faktor bestehe in der Schließung von Strecken und der Reduzierung von Fahrten. Aus diesem Grunde habe er auf der Konferenz der Eisenbahnersektion darauf gedrungen, daß die technische Entwicklung zu einer Verbesserung und Erweiterung der gegenwärtigen Dienste führen sollte und nicht zu einem Abbau des Personalbestandes. In ihrem Bestreben, mit so wenig Arbeitskräften wie möglich auszukommen, hätten die amerikanischen Eisenbahn-Gesellschaften nicht nur die Sicherheit der Eisenbahnen, sondern auch die der Fahrgäste vernachlässigt. Dies müsse der Öffentlichkeit vor Augen geführt werden.

**P. Gupta** (Allindische Eisenbahnerföderation) dankte den Kollegen Cousins und Seibert für ihre wohlüberlegten Ausführungen inbezug auf die Notwendigkeit einer geplanten und integrierten Verkehrspolitik. Auf den indischen Staatsbahnen seien Diesel- und Elektrolokomotiven ohne Rücksprache mit den Gewerkschaften eingeführt worden. Der Übergang von Dampf- auf Diesel- bzw. Elektrobetrieb habe beträchtliche Personaleinsparungen mit sich gebracht. Das überflüssige Personal sei jedoch nicht umgeschult worden. Im allgemeinen werde nicht genügend berücksichtigt, daß die Arbeit des Zugpersonals oft sehr anstrengend und unangenehm ist. Die antigewerkschaftliche Haltung der indischen Regierung lasse sich daraus erkennen, daß sie gewissen Empfehlungen einer Untersuchungskommission zugestimmt habe, ohne Rücksprache mit den Gewerkschaften zu halten, und andere Empfehlungen, deren Durchführung für die Eisenbahner von Vorteil gewesen wäre, abgelehnt habe.

Kollege Seibert habe erklärt, daß eine Untersuchung der finanziellen Lage der Eisenbahnen der EWG-Länder gezeigt habe, daß die Betriebskosten seit dem Jahre 1952 trotz einer Erhöhung der Produktivität ständig angestiegen seien. Dies zeige, daß man bei einer Rationalisierung nicht ausschließlich an die Erzielung von Einsparungen denken dürfe. In Indien tue man dies leider. Sodann ersuchte der Redner die ITF, die indische Regierung aufzufordern, der Forderung seines Verbandes auf vorherige Rücksprache mit den Gewerkschaften bei der Einführung der Automation und technischer Neuerungen stattzugeben. Sein Verband habe außerdem gefordert, daß das betreffende Personal eine angemessene Ausbildung im Gebrauch und in der Bedienung neuer Einrichtungen erhalten sollte; daß diese Fragen von einem Forschungsorgan untersucht werden sollten; daß alle Aspekte der Sicherheit angemessen berücksichtigt werden sollten und daß die Verwaltung darauf bedacht sein sollte, das Personal vor irgendwelchen nachteiligen sozialen Folgen zu schützen. Der indischen Regierung müsse klargemacht werden, daß die Arbeitszeit der indischen Eisenbahner reduziert, ihr jährlicher Urlaub verlängert und ihr gesundheitliches Wohlergehen angemessen berücksichtigt werden müsse.

**Y. Nabasama** (Alljapanischer Seeleuteverband) sprach über die Automation in der japanischen Schifffahrt und die diesbezügliche Politik seines Verbandes. Die japanische Handelsflotte belaufe sich gegenwärtig auf etwa 10 Millionen BRT und werde während der nächsten drei Jahre in aller Wahrscheinlichkeit um weitere 5 Millionen BRT vergrößert werden. Bei den Neubauten

handle es sich hauptsächlich um große Tankschiffe mit einer Wasserverdrängung bis zu 150 000 BRT und um Erzschiffe bis zu 55 000 BRT. Die Maschinen aller dieser Schiffe würden von der Brücke aus ferngesteuert werden können. Über die Ausbildung sowie inbezug auf die jeweils erforderliche Mindestbesatzung bestünden gesetzliche Vorschriften, vor deren Erlaß mit den Gewerkschaften Rücksprache gehalten worden sei. Obwohl der Eindruck vorzuherrschen schein, daß die Schiffsautomation in Japan verhältnismäßig fortgeschritten sei, befinde sie sich noch immer im Versuchsstadium. Die Tendenz zur umfassenderen Automation von Schiffen werde in erster Linie von den Schiffswerften gefördert, die jährlich rund 1 000 000 BRT Schiffsraum für ausländische Reedereien bauten. Bis jetzt bestehe unter den japanischen Seeleuten noch keine Arbeitslosigkeit, und sein Verband sei entschlossen, durch die Verbesserung der Arbeitszeit und des Ferienanspruchs sicherzustellen, daß es auch künftig keine geben werde.

**Herr Minister Cousins** bezeugte sein Interesse an den Ausführungen des Kollegen Nabasama mit Bezug auf einen von einem hohen Beamten des Wirtschaftsministeriums im britischen Unterhaus kürzlich abgegebenen Bericht über die Einführung der Automation in der japanischen Schifffahrt und auf japanischen Schiffswerften. Der Redner sagte, es freue ihn zu hören, daß sich der Alljapanische Seeleuterverband, obwohl es gegenwärtig keine Arbeitslosigkeit unter den japanischen Seeleuten gebe, mit diesem Problem befasse. Sodann bedauerte der Redner, daß die Kollegen Kolare und Pettersson einige seiner Bemerkungen angefochten hatten. Er habe in seinem Referat lediglich auf die Tatsache verweisen wollen, daß es in Schweden möglich gewesen sei, gute öffentliche Verkehrsdienste bereitzustellen, wogegen man in England über die uneingeschränkte Zunahme des Werkverkehrs, der im Hinblick auf seine Beschaffenheit nie hundertprozentig rentabel sein könne, besorgt sei. Kollege Barash habe um weitere Einzelheiten gebeten. Seinem Wunsche sei der Kollege Nicholas zum Teil mit der Klarstellung nachgekommen, daß es natürlich die Aufgabe der Regierungen sei, eine der zunehmenden Zahl der erforderlichen Fahrzeuge entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Kollege MacMahon habe keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß die Arbeitnehmer derartig umfassende Entlassungen, wie sie bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen von New York vorgenommen worden seien, nicht dulden dürften. Kollege Venturini habe erklärt, daß Koordinierung und Leistungsfähigkeit gleichbedeutend seien. Man dürfe jedoch nicht versuchen, einen gewissen Verkehrsträger auf Kosten eines anderen leistungsfähiger zu gestalten. Die Erklärung des Herrn Dunand, daß die Diskussion der IAO wertvolle Informationen liefern werde, habe ihn überrascht. Er habe immer gedacht, daß die IAO über genügend Informationen verfüge. Die Frage sei, ob sie diese Informationen auswerten könne. Es freue ihn zu hören, daß auf einer kommenden IAO-Konferenz die im Verkehrssektor bestehenden sozialen Aspekte diskutiert werden sollen. Kollege Oliver habe die wichtigsten Aspekte des zur Diskussion stehenden Problems außerordentlich klar auseinandergesetzt. Die Kosten der bereitgestellten sozialen Verbesserungen seien durch die gesteigerte Leistungsfähigkeit mehr als wettgemacht worden. Sodann sagte der Redner, er habe kürzlich an einer anglo-amerikanischen Konferenz teilgenommen, zu der Sachverständige von Universitäten sowie Gewerkschafter und führende Geschäftsleute eingeladen worden waren. Auf dieser Konferenz sei die Möglichkeit der Verwendung von Computern bei der Bereitstellung eines Fachbuch-Informationsdienstes für die gesamte Welt sowie bei der ärztlichen Diagnose diskutiert worden. Derartige Entwicklungen zeigten, daß auf weltweiter Ebene technologische

Umwälzungen zu erwarten seien, im Hinblick auf welche die ITF ihre Aufgaben in aller Wahrscheinlichkeit neu definieren werden müsse. Seine Teilnahme an diesem Kongreß werde nicht umsonst gewesen sein, wenn es ihm gelungen sei, die ITF zu überzeugen, daß sie ihre eigene Struktur und Tätigkeit im Lichte des technischen Fortschritts laufend revidieren müsse.

**Ph. Seibert, MdB** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands), bemerkte, daß im Verlaufe der Diskussion auch die Frage der Verkehrspolitik aufgeworfen worden sei. Der Strukturwandel im Verkehr selbst bringe Probleme mit sich, die auf gewerkschaftlicher Ebene bewältigt werden müßten. Die Verkehrspolitik dagegen sei eine Sache der Parlamente. Mit Bezug auf die auf dem Amsterdamer ITF-Kongreß im Jahre 1958 angenommene ITF-Studie «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» erklärte er, daß die Zeit für eine umfassende Revision dieses grundlegenden Dokumentes gekommen sei. Der Redner hoffte, daß seine Ausführungen über den Strukturwandel im Verkehr für die Mitgliedsverbände aller Länder von Interesse gewesen seien. Probleme wie Einmannbetrieb, Schließung von Werkstätten usw. seien heute in praktisch allen Ländern vorzufinden. Mit Bezug auf die Erklärung des Kollegen Olivers, daß die Einführung der 40-Stunden-Woche in Amerika nicht zu einer erhöhten Beschäftigungssicherheit geführt habe, stellte der Redner fest, daß die 40-Stunden-Woche in Ländern wie Indien zweifellos zur größeren Beschäftigungssicherheit beitragen würde. Was die zu dem sich mit der Schiffsfahrtsfrage befassenden Teil seines Referates gemachten Beanstandungen anbelange, so wolle er sagen, daß er sich bemüht habe, die Genauigkeit der von ihm gemachten Feststellungen nachzuprüfen. Abgesehen davon sei es nicht seine Absicht gewesen, einen umfassenden Überblick über die Lage in der Schifffahrt zu geben. Ein eigentlicher Strukturwandel sei in der Schifffahrt nicht zu verzeichnen. Das Hauptproblem bestehe hier in der Automation des Schiffsbetriebes. Die Gewerkschaften würden weiterhin auf eine Kürzung der Arbeitszeit und eine Verlängerung des jährlichen Urlaubs dringen müssen, um die nachteiligen Folgen der Einführung geänderter Methoden im Verkehr zu vermeiden.

Natürlich sei die staatliche Verkehrspolitik von Land zu Land verschieden. Eine den deutschen Verhältnissen angepaßte Politik würde nicht ohne weiteres in Großbritannien oder den Vereinigten Staaten zur Anwendung gebracht werden können. Über einen Grundsatz sollten sich jedoch alle Gewerkschaften einig sein, nämlich: wenn ein Verkehrsunternehmen unrentable Dienste bereitstellen müsse, sollte es vom Staate entsprechend subventioniert werden. Die allgemeine Erfüllung dieses Grundsatzes werde jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen. Kollege Barash habe ganz richtig gesagt, daß ein größerer Austausch von Informationen ermöglicht werden müsse, um den Mitgliedsverbänden vor Augen zu führen, wie gewisse Probleme in anderen Ländern gelöst worden sind. Sodann brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß die verschiedenen Sektionen auch weiterhin internationale Rundfragen durchführen würden, wie dies während der Berichtszeit von den Sektionen der Eisenbahner, Straßentransportarbeiter und der Seeleute getan worden sei. Die ITF müsse darauf achten, daß kein Verkehrsunternehmen, ob verstaatlicht oder im Privatbesitz stehend, in der Lage sei, auf Kosten der Arbeitnehmer einen ruinösen Wettbewerb zu führen. Die Arbeitgeber im Straßentransport, bei den Eisenbahnen und in der Binnenschifffahrt müßten verpflichtet werden, dem bei ihnen beschäftigten Personal anständige Löhne zu zahlen und ihnen befriedigende Arbeitsbedingungen sowie eine angemessene berufliche Rente zu gewähren. Außerdem würde der

Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer die sorgfältigste Aufmerksamkeit zuteil werden müssen, selbst wenn dies beträchtliche Ausgaben erfordern sollte.

**Der amtierende Präsident** ersuchte sodann den Kollegen D. N. Secord, den **Bericht des Entschließungsausschusses** vorzulegen.

D. N. Secord kam dieser Aufforderung nach.

Der Bericht des Entschließungsausschusses (Dok. XXVIII c-17) wurde sodann vom Kongreß angenommen.

**Der amtierende Präsident** leitete sodann den Punkt 8 der Tagesordnung,

### **Anträge**

(Dokumente XXVIII C-6, C-6a und C-6 [EB]),

ein. Er sagte, der Vorstand sei mit dem von der National Maritime Union of North America zu dem Antrag des Vorstandes auf Änderung der Satzungen (Dok. XXVIII C-6, Nr. 1) gestellten Abänderungsantrag (Dok. XXVIII C-6a, Nr. 1) einverstanden.

Der Antrag des Vorstandes wurde sodann in der vorgeschlagenen geänderten Form einstimmig angenommen.

**H. Pettersson** (Schwedischer Transportarbeiterverband), der im Namen aller auf dem Kongreß vertretenen skandinavischen Mitgliedsverbände sprach, zog den vom Schwedischen Seeleuteverband gestellten Antrag (Dok. XXVIII C-6, Nr. 2) zurück und stellte im Namen der skandinavischen Delegation den Antrag, der Kongreß möge beschließen, «daß der Präsident und Vizepräsident der ITF vom Kongreß aus der Reihe der Vorstandsmitglieder gewählt werden sollen».

Mit diesem Antrag wolle die skandinavische Delegation nicht so sehr die Satzungen ändern, als diesen einen neuen Sinn geben. Ihr Wunsch sei es, die ITF stärker und leistungsfähiger zu machen. Dem Generalsekretär, der ein tüchtiger Organisator und Verwalter sein müsse und der für die Erfüllung der ITF-Politik durch die Mitgliedsverbände verantwortlich sei, solle ein fähiger und tüchtiger Kollege – der Präsident – zur Seite stehen, der dem Kongreß und nicht dem Generalrat dafür verantwortlich sei, daß die vom Kongreß gefaßten Beschlüsse ausgeführt werden.

Man habe gesagt, daß man dem Generalrat, indem man ihm die Zuständigkeit für die Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten abspreche, eine seiner wenigen wichtigen Funktionen entziehe. In diesem Falle brauchten wir keinen Generalrat mehr. Die skandinavischen Verbände seien jedoch der Ansicht, daß die ITF Geld sparen könne, indem sie die Zwischenkongreßzeit auf vier oder fünf Jahre verlängere, wobei der Generalrat aber in dieser Zwischenkongreßperiode zusammentreten sollte, um den Kontakt zwischen den Mitgliedsverbänden aufrechtzuerhalten und die Erfüllung der ITF-Politik zu überwachen. Die skandinavischen Verbände würden den Vorstand ersuchen, diese Möglichkeit ernstlich zu prüfen und hofften, daß er dem nächsten Kongreß dann einen entsprechenden Antrag unterbreiten werde. Mit Bezug auf gewisse, vom Vorstand zu dem ursprünglichen Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes gemachte Bemerkungen erklärte der Redner, daß ein jeder Verband – wie klein er auch immer sein möge – das Recht habe, dem Kongreß seine Ansichten vorzutragen, und daß der Kongreß die ihm vorgetragenen Argumente objektiv prüfen müsse.

Abschließend sagte er, er sei überzeugt, daß die Annahme dieses Antrages zur Stärkung der ITF und der Zusammenarbeit zwischen ihren Mitgliedsverbänden beitragen würde.

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) sprach in Unterstützung des von der skandinavischen Delegation eingereichten Alternativantrages, gemäß dem der Präsident und der Vizepräsident aus der Reihe der Vorstandsmitglieder gewählt werden sollten anstatt aus der Reihe der Mitglieder des Generalrates, wie der ursprüngliche Antrag fordere. Damit sei der vom Vorstand gemachte Einwand, daß der Antrag nicht konsequent sei, weil nicht gleichzeitig die sich aus ihm ergebenden Änderungen der Satzungen beantragt worden seien, abgetan.

**Der Generalsekretär** äußerte sich zu dem Wunsch der skandinavischen Länder, an Stelle des ursprünglichen Antrages des Schwedischen Seeleuteverbandes einen Alternativantrag zu unterbreiten und verwies auf Punkt 17 des Artikels 6 der ITF-Satzungen, der wie folgt lautet: «Abänderungsvorschläge zu Anträgen, die bereits auf der Tagesordnung eines ordentlichen Kongresses stehen, müssen dem Sekretariat mindestens einen Monat vor dessen Beginn vorgelegt werden.» Im vorliegenden Falle jedoch habe der Vorstand dem Schwedischen Seeleuteverband empfohlen, sich seinen Antrag noch einmal anzusehen. Aus diesem Grunde glaube er, daß der von den skandinavischen Ländern gestellte Alternativantrag diskutiert werden könne. Zunächst aber müsse der vom nordamerikanischen Seeleuteverband NMU zum ursprünglichen Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes eingereichte Abänderungsantrag (Doc. XXVIII C-6a, Nr. 2) behandelt werden. Dieser Abänderungsantrag besage, daß der Präsident und Vizepräsident vom Kongreß gewählt werden, und enthalte keine Vorschriften darüber, ob diese beiden Amtsträger Mitglieder des Vorstandes bzw. des Generalrates sein sollten.

**H. Klunker** (OeTV, Deutschland) sagte, man solle bei der Beschreibung der Bestimmungen der ITF-Satzungen nicht so frei mit den Worten «demokratisch» und «undemokratisch» umgehen. Seines Erachtens sei das gegenwärtige Verfahren nicht weniger demokratisch als das vorgeschlagene.

**S. Wall** (National Maritime Union of North America) sagte, seine Organisation habe mit ihrem Abänderungsantrag den ursprünglichen schwedischen Antrag stärken wollen. Er wolle daher wissen, ob dieser Abänderungsantrag noch zur Diskussion stehe, nachdem der ursprüngliche Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes zurückgezogen worden sei.

**Der amtierende Präsident** erklärte, daß der Abänderungsantrag der National Maritime Union of North America sowie der von der skandinavischen Delegation gestellte Alternativantrag zur Abstimmung gebracht werden könnten.

*Es wurde beschlossen, auf der nächsten Plenarsitzung zunächst über den vom NMU eingereichten Abänderungsantrag abzustimmen.*

Darauffin wurde die Sitzung vertagt.



**Donnerstag, 5. August 1965**

**Vormittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung und bat um Wortmeldungen zu den Anträgen der skandinavischen Delegation und des amerikanischen Seeleuteverbandes NMU zur Änderung des die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten betreffenden Teiles der ITF-Satzungen.

**S. Wall** (Nordamerikanischer Seeleuteverband NMU) sprach in Unterstützung des von der skandinavischen Delegation eingereichten Alternativantrages. Er fügte hinzu, daß die vorliegenden zwei Anträge von zwei Dritteln aller abgegebenen gültigen Stimmen unterstützt werden müßten, um angenommen zu werden. Falls sie abgelehnt würden, sollte der Vorstand dies nicht als ein Mandat betrachten, sich nicht weiter mit dieser Frage zu befassen. Beide Anträge gingen von dem Gedanken aus, daß es erwünscht sei, die Zahl der für das Amt des Präsidenten und des Vizepräsidenten zur Verfügung stehenden Kandidaten zu vergrößern.

Der Vorstand habe in seinen Bemerkungen zu dem ursprünglichen schwedischen Antrag auf gewisse, mit der Annahme des Antrages verbundene technische Schwierigkeiten verwiesen. Das Sekretariat sollte darauf bedacht sein, diese Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen und dürfe sich ihrer nicht als Argumente zur Ablehnung berechtigter Anträge bedienen.

Außerdem habe der Vorstand bezweifelt, ob der schwedische Antrag in jeder Hinsicht demokratisch sei.

Hier gehe es um demokratische Grundsätze. Der Kongreß habe das Recht, den geeignetsten Mann zu wählen, ganz gleich, welcher Sektion er angehöre oder aus welchem Land er komme. Die Mitgliedschaft des Vorstandes und die des Generalrates sei beschränkt. Die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten sollte Sache eines umfassenderen Organs, nämlich des Kongresses, sein.

Auf dem Helsinki-Kongreß seien im Generalrat nur 42 der 265 an dem Kongreß teilnehmenden Verbände vertreten gewesen. Im Vorstand seien nur 22 Mitgliedsverbände vertreten. Es gehe nicht an, daß der Präsident und Vizepräsident von Gremien gewählt würden, auf denen nur eine Minderheit der Mitgliedsverbände vertreten sind. Er habe im Laufe des Kongresses viele Redner gehört. Einige von ihnen hätten einen guten Präsidenten oder Vizepräsidenten der ITF abgegeben. Gemäß den Bestimmungen der gegenwärtigen Satzungen könnten diese Kollegen nicht gewählt werden. Das Argument, daß die Mitgliedschaft des Generalrates die Zusammensetzung der Mitgliedschaft der Föderation widerspiegeln, hinke. Die nordamerikanischen Mitgliedsverbände seien im Generalrat durch je einen Vertreter der Eisenbahner, der Straßenbahner und der Maschinisten vertreten. 12 der 22 Mitglieder des Vorstandes kämen von Eisenbahnverbänden.

**H. Pettersson** (Schwedische Transportarbeiterföderation) sagte, selbst wenn der Kongreß diesmal den Antrag ablehne, werde er eines Tages seinen Wert erkennen.

**Der amtierende Präsident** erklärte, der NMU-Antrag müsse noch ordnungsgemäß unterstützt werden, ehe er zur Abstimmung gebracht werden könne.

*Der NMU-Antrag wurde daraufhin ordnungsgemäß unterstützt.*

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) bestand darauf, daß zunächst der

von der skandinavischen Delegation gestellte Alternativantrag diskutiert werde und brachte sein Erstaunen darüber zum Ausdruck, daß der Vorstand mit dem vorgeschlagenen demokratischen Verfahren nicht einverstanden sei. Wir sollten in der ITF keine Diktatur einführen. Abschließend ersuchte er alle Delegierten, für die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten durch den Kongreß zu stimmen.

**Der Generalsekretär** erklärte, daß irgendwelche Änderungen der Satzungen vom Vorstand vorbereitet werden sollten. Der Vorstand habe nicht genügend Zeit gehabt, den schwedischen Antrag eingehend zu studieren. Aus diesem Grunde wolle er die antragstellenden Organisationen und auch den Kongreß ersuchen, diese zwei Anträge zurück an den Vorstand zu verweisen, damit dieser sie sorgfältig prüfen und dem nächsten Kongreß seine Ansichten darlegen könne.

**Der amtierende Präsident** fragte die Antragsteller, ob sie mit dem Vorschlag des Generalsekretärs einverstanden seien.

**J. S. Thore** (Schwedischer Seeleuteverband) sagte, der Vorstand habe eine Gelegenheit gehabt, diesen Antrag zu prüfen. Seine Organisation sei nicht bereit, den Antrag an den Vorstand zurückzuverweisen und bis zum nächsten Kongreß zu warten, ehe die erforderlichen Änderungen vorgenommen würden.

**Der amtierende Präsident** erklärte, der Kongreß werde einen Beschluß fassen müssen. Der Vorstand habe den Antrag des Schwedischen Seeleuteverbandes sorgfältig geprüft. Die Feststellung des Kollegen Thore, daß die gegenwärtigen Satzungen undemokratisch seien, wies er zurück.

**S. F. Greene** (Britischer Eisenbahnverband NUR) sagte, niemand habe den Wortlaut der gegenwärtigen Satzungen bei dessen Annahme auf dem letzten Kongreß beanstandet. Die Annahme des Antrages der skandinavischen Delegation würde eine Änderung mehrerer Paragraphen der Satzungen erfordern. Abgesehen davon sei er nicht der Ansicht, daß das vorgeschlagene Verfahren vorteilhafter sei als das gegenwärtige.

**E. C. Okei-Achamba** (Nigerische Eisenbahner) erklärte mit Verweis auf Para. 1 des Artikels 6 der Satzungen, daß der Kongreß die höchste Instanz der Föderation sei. Daher sollte der Kongreß den Präsidenten und den Vizepräsidenten wählen können.

**H. Pettersson** (Schwedische Transportarbeiterföderation) sagte, der Kollege Greene habe den Antrag der skandinavischen Delegation offensichtlich mißverstanden. Die skandinavische Delegation schlage vor, daß der Präsident und der Vizepräsident vom Kongreß aus der Reihe der Vorstandsmitglieder gewählt werden sollen. Die britische Delegation werde nach reiflicher Überlegung zu der Ansicht gelangen, daß der skandinavische Vorschlag gut sei.

**Ph. Seibert**, MdB (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands), sagte, der einzige unbefriedigende Aspekt des gegenwärtigen Verfahrens sei, daß die Delegierten erst nach dem Kongreß erführen, wer zum Präsidenten und zum Vizepräsidenten gewählt worden sei. Aus diesem Grunde sei diesmal eine besondere Sitzung des Generalrates anberaumt worden, damit der Präsident und der Vizepräsident vor Ende des Kongresses gewählt werden könnten. Abschließend erklärte der Redner, daß eine Abstimmung über die beiden vorliegenden Anträge erfolgen sollte und sprach sich für die Beibehaltung des gegenwärtigen Wahlverfahrens aus.

**Der amtierende Präsident** teilte mit, daß die von Ph. Seibert erwähnte Sitzung des Generalrates nach der Mittagspause stattfinden werde. Falls der Kongreß die Anträge der skandinavischen Delegation und des amerikanischen See-

leuteverbandes NMU ablehne, würden die Delegierten auf der morgigen Vormittagssitzung eine Gelegenheit haben, sich zu der vom Generalrat getroffenen Wahl zu äußern.

**H. Kluncker** (Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transporte und Verkehr, Deutschland) sagte, zwischen den Funktionen des Präsidenten der ITF und denen des Präsidenten einer nationalen Organisation sei kein Vergleich möglich. Der Präsident der ITF führe den Vorsitz auf den Sitzungen bestimmter ITF-Gremien, u. a. des Generalrates, und vertrete die ITF in mehreren Eigenschaften. Der Generalrat habe natürlich das Recht zu wählen, wer auf seinen Sitzungen den Vorsitz führen soll. Seine Zusammensetzung gewährleiste eine faire Vertretung aller Sektionen und Wahlgruppen. Der IBFG wähle seinen Präsidenten auf die gleiche Weise wie gegenwärtig die ITF. Aus diesem Grunde müsse er die während der Diskussion gemachte Behauptung zurückweisen, daß dieses Wahlverfahren undemokratisch sei.

**D. Beattie** (Amerikanische Eisenbahnerföderation RLEA) sagte, er wolle von vornherein klarstellen, daß er nur im Namen der amerikanischen Eisenbahnerverbände spreche. Als Vorstandsmitglied habe er an der Diskussion des ursprünglichen schwedischen Antrages und des späteren Alternativantrages der skandinavischen Verbände teilgenommen. Er habe den Alternativantrag, demnach der Präsident und Vizepräsident aus der Reihe der Vorstandsmitglieder gewählt werden würden, unterstützt, könne jedoch nicht dem von der NMU eingereichten Abänderungsantrag zustimmen. Falls es zu einer Abstimmung komme, werde er für den Alternativantrag der skandinavischen Verbände stimmen. Persönlich jedoch würde er es vorziehen, wenn diese Frage zur Weiterbehandlung an den nächsten Kongreß verwiesen würde. Die Delegierten seien zum Kongreß gekommen, um den Präsidenten und Vizepräsidenten gemäß dem gegenwärtigen Verfahren zu wählen. Es wäre daher ungerecht, ein anderes Verfahren zur Anwendung zu bringen.

**Der amtierende Präsident** fragte den Kollegen Beattie, ob er somit den Antrag stelle, diese Frage zurück an den Vorstand zu weisen.

**D. Beattie** bejahte dies, und sein Antrag wurde unterstützt.

**S. Wall** (Amerikanischer Seeleuteverband NMU) erklärte mit Bezug auf die Geschäftsordnung, daß der Antrag, die Frage zurück an den Vorstand zu verweisen, nicht zulässig sei.

**Der amtierende Präsident** sagte, der Antrag des Kollegen Beattie sei zulässig.

**W. Hogarth** (Britischer Seeleuteverband NUS) erklärte, seine Organisation erwäge gegenwärtig ernstlich, ob sie aus der ITF austreten solle. Sie werde bitter enttäuscht sein, wenn diese Anträge weitere drei Jahre zurückgestellt würden. Unter einem korrekten demokratischen Verfahren solle der Kongreß nunmehr über diese Anträge abstimmen. Er persönlich sei gegen beide Anträge.

**R. Dekeyzer** (Belgischer Transportarbeiterverband) sagte, er habe einige Erfahrung in Geschäftsordnungsfragen. Der Antrag, diese Frage zurück an den Vorstand zu verweisen, sei durchaus in Ordnung und müsse vor den anderen Anträgen zur Abstimmung gebracht werden. Das gegenwärtige Verfahren für die Wahl des Präsidenten und des Vizepräsidenten sei in jeder Hinsicht demokratisch. Der Kongreß habe das Recht, anderen Organen gewisse seiner Vollmachten zu übertragen.

**J. H. Pollydore** (Transportarbeiterverband von British Guyana) erklärte, eine Rückverweisung an den Vorstand widerspreche dem Geschäftsverfahren und beantragte eine sofortige Abstimmung über beide Anträge.

**Der amtierende Präsident** entschied, daß der Antrag des Kollegen Beattie zulässig sei.

Es erfolgte eine Abstimmung über diesen Antrag. Der Antrag wurde mit 96 gegen 80 Stimmen abgelehnt.

Sodann wurde der von der National Maritime Union of America gestellte Abänderungsantrag zur Abstimmung gebracht und mit 121 gegen 69 Stimmen abgelehnt.

**H. Nicholas** (Britischer Transportarbeiterverband) erklärte, über Anträge auf Änderung der Satzungen müsse gemäß Artikel 20 der Satzungen nach Mitgliederzahlen abgestimmt werden.

**Der amtierende Präsident** sagte, er habe vor der letzten Abstimmung gefragt, ob der Kongreß bereit sei, durch Handaufheben abzustimmen. Niemand habe sich dagegen ausgesprochen. Über den Alternativantrag der skandinavischen Mitgliedsverbände werde natürlich gemäß Artikel XX der Satzungen nach Mitgliederzahlen abgestimmt werden müssen. Über den Abänderungsantrag der NMU sei seines Erachtens keine Abstimmung nach Mitgliederzahlen notwendig.

Der Kongreß stimmte sodann darüber ab, ob der Alternativantrag der skandinavischen Delegation an Stelle des ursprünglichen schwedischen Antrages zugelassen werden sollte. Dies wurde mit 133 gegen 33 Stimmen beschlossen.

Daraufhin erfolgte eine Abstimmung nach Mitgliederzahlen über den Alternativantrag der skandinavischen Delegation. Das Resultat der Abstimmung war wie folgt:

für den Antrag . . .	1 328 000 Stimmen
gegen den Antrag . . .	2 373 000 Stimmen

**Der amtierende Präsident** teilte sodann mit, daß der Antrag Nr. 3 von den Antragstellern zurückgezogen worden sei.

Sodann wurde der von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands gestellte Antrag zum Thema Verkehrspolitik ordnungsgemäß gestellt und unterstützt.

**W. A. Kieboom** (Niederländischer Transportarbeiterverband) sagte, der deutsche antragstellende Verband habe sich mit der niederländischen Delegation darüber geeinigt, daß nicht nur internationale, sondern auch kontinentale verkehrspolitische Probleme studiert werden sollten. Er hoffe, daß der Antrag in diesem Sinne verstanden werden würde.

Antrag Nr. 4 wurde sodann einstimmig angenommen.

Der Antrag der japanischen Mitgliedsverbände zur Frage der Sicherheit wurde ordnungsgemäß vorgelegt, unterstützt und einstimmig angenommen.

**T. Goff** (Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt) erklärte in seiner Einleitung zu Antrag Nr. 6, daß die IAO die einzige dreigliedrige Agentur sei, auf der die Gewerkschaften eine Gelegenheit hätten, ihre Ansichten über internationale Arbeitsfragen darzulegen.

Die von der IAO angenommenen internationalen Übereinkommen und Empfehlungen seien ein Beweis dafür, daß die IAO einen äußerst wertvollen Beitrag zur Förderung der sozialen Gerechtigkeit geleistet habe. Die gegenwärtige technische Entwicklung sei mit weitreichenden sozialen Folgen verbunden. Es sei daher bedauerlich, daß gewisse Regierungen und Arbeitgeber

gerade jetzt versuchten, den Einfluß der IAO zu schmälern. Auf der letzten dreigliedrigen Zivilluftfahrts-Konferenz der IAO hätten die Arbeitgeber erklärt, daß die Zivilluftfahrt nicht in den Zuständigkeitsbereich der IAO falle. Natürlich sei es für die Arbeitnehmer weitaus bequemer, ihre Interessen im Rahmen der ICAO (eine Sonderagentur der Vereinten Nationen) weiterzuverfolgen, da die Gewerkschaften nicht in der ICAO vertreten seien. Auch für die Schifffahrt bestehe eine zwischenstaatliche Agentur, und zwar die IMCO. Gewissen Regierungen wäre es vielleicht ganz lieb, wenn alle Schifffahrtsfragen von der IMCO behandelt würden. Die ITF werde sich allen derartigen Versuchen energisch widersetzen müssen.

**E. Venturini** (Argentinischer Schiffselektrikerverband) pflichtete den Ausführungen des Kollegen Goff bei. Die IAO müsse ein weltweites dreigliedriges Organ bleiben, und ihre Vollmachten dürften keinesfalls eingeschränkt werden.

*Der Antrag Nr. 6 wurde sodann einstimmig angenommen.*

**G. Dunand** (IAO) brachte seine Befriedigung über die Annahme der unter Antrag 6 gestellten Entschliebung zum Ausdruck. Er erklärte, daß die IAO bei der Verrichtung ihrer täglichen Geschäfte mit einer großen Anzahl internationaler Gremien zusammenarbeite, deren Struktur nicht dreigliedrig sei. Auch seien die Zuständigkeitsbereiche dieser Organisationen anders als die der IAO. Ohne die Mitarbeit und Unterstützung der Arbeitnehmerorganisationen sei die IAO machtlos.

**Der Generalsekretär** teilte mit, daß die Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt einen Abänderungsantrag (in der Form zuzüglicher Paragraphen) zu Antrag Nr. 5 gestellt habe. Diese zuzüglichen Paragraphen seien von den Antragstellern gutgeheißen worden.

*Der Kongreß befürwortete den Antrag Nr. 5 in der geänderten Form.*

#### **Antrag des Japanischen Seeleuteverbandes (Nr. 7)**

*Es wurde beschlossen, diesen Antrag bei der Entgegennahme des Berichtes der Konferenz der Seeleute zu behandeln.*

#### **Antrag des Finnischen Seeleuteverbandes (Nr. 8)**

*Es wurde beschlossen, diesen Antrag bei der Entgegennahme des Berichtes über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter zu behandeln.*

#### **Antrag des Schwedischen Handelsarbeiterverbandes (Nr. 9)**

*Dieser Antrag war bereits mit der Annahme des Berichtes über die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt angenommen worden.*

**Der Präsident** ersuchte sodann den Kollegen T. O'Leary, den

#### **Bericht über die Konferenz der Hafenarbeitersektion**

vorzulegen.

**T. O'Leary** (Berichterstatter) verwies auf folgende Paragraphen des Berichtes: 1. Sektionskonferenz Bordeaux. Durch diese Konferenz habe die ITF in Frank-

reich einen starken Eindruck hinterlassen. 2. Mechanisierung von Hafendarbeiten. Die Sektion habe auf Rücksprache mit den Gewerkschaften bei der Einführung neuer Arbeitsmethoden bestanden. Eine solche Rücksprache bestehe bereits in Belgien und Großbritannien. 3. Internationales Hafendarbeiterprogramm. Inbezug auf die Erfüllung dieses Programms seien befriedigende Fortschritte erzielt worden, besonders in Europa. 4. Höchstgewicht der von einem Mann zu tragenden Lasten. Auf einer IAO-Sachverständigensitzung sei ein Höchstgewicht von 40 kg vorgeschlagen worden. 5. Wohlfahrt und Sozialversicherung. Auf dem Gebiete der Zahlung gewisser Sozialleistungen, wie berufliche Renten und Krankengeld, seien weitere Fortschritte erzielt worden, auch in den Entwicklungsländern. Dennoch würden die Gewerkschaften der Entwicklungsländer weiterhin unsere Unterstützung benötigen. **E. Tolosa** (Argentinischer Hafendarbeiterverband) hoffte, daß das von der IAO-Expertenkommission empfohlene Höchstgewicht innerhalb einer befristeten Zeitspanne in Kraft treten werde. Er schlug vor, daß das empfohlene Höchstgewicht in der ganzen Welt ein Jahr nach Ende des gegenwärtigen Kongresses eingeführt werden sollte. Wenn der Kongreß dies beschließe, würden die Hafendarbeiter in der Lage sein, auf die Arbeitgeber den erforderlichen Druck auszuüben.

**P. MacMahon** (Irischer Transportarbeiter- und allgemeiner Arbeiterverband) verwies auf die internationale Beschaffenheit der Hafendarbeit und die sich daraus ergebende Solidarität. Abschließend überbrachte er dem Kongreß die Grüße seiner Organisation.

*Der Bericht über die Sektionskonferenz der Hafendarbeiter wurde sodann einstimmig angenommen.*

*Der Antrag Nr. 10 des Dokuments XXVIII C-6 wurde von den Antragstellern zurückgezogen.*

**O. Zudonu** (Nigerian Marine Floating Staff Union) sagte, die afrikanischen Gewerkschafter hätten bei Verhandlungen mit den Arbeitgebern und mit Vertretern der Regierung in vielen Fällen den Nachteil, daß diese besser geschult seien. Es bestehe somit ein dringendes Bedürfnis nach einer umfassenden Schulungsarbeit in Afrika. Die Arbeit des IBFG-Schulungszentrums in Uganda werde dadurch erschwert, daß die Regierung inbezug auf die Tätigkeit des Zentrums gewisse Einschränkungen gemacht habe. Aus diesem Grunde wolle er die ITF ersuchen, zusammen mit anderen geeigneten Organisationen die Möglichkeit der Eröffnung eines gewerkschaftlichen Schulungszentrums in Nigeria zu untersuchen.

*Der von dem Verband des Kollegen Zudonu gestellte Antrag (Nr. 11) wurde sodann einstimmig angenommen.*

**H. E. Okon** (Nigerischer Hafendarbeiterverband) erklärte in seiner Einführung zu Antrag Nr. 12, er hoffe, daß die Funktionäre der nigerischen Gewerkschaften nicht auf so große politische Schwierigkeiten stoßen würden wie ihre ostafrikanischen Kollegen.

*Der Antrag Nr. 12 wurde sodann einstimmig angenommen.*

**E. C. Okei-Achamba** (Nigerischer Eisenbahnverband) erklärte in seiner Einführung zu Antrag Nr. 13, daß die nigerischen Gewerkschaften vor der Erlangung der Unabhängigkeit des Landes freier gewesen seien als heute. Gegenwärtig sei es den Gewerkschaften verboten, Streikposten aufzustellen,

zu demonstrieren und unter freiem Himmel Versammlungen zu veranstalten. Dieses letztere Verbot sei besonders einschränkend, da fast keine der nigerischen Gewerkschaften über ein eigenes Gebäude verfüge. Aus diesem Grunde wolle er die Gewerkschaften der fortschrittlichen Industrieländer ersuchen, die nigerischen Verbände beim Bau ihrer eigenen Büros zu unterstützen. Sodann verwies der Redner darauf, daß die Regierung bei kürzlichen Arbeitskonflikten in Nigerien ihren Einfluß auf den Rundfunk und die Presse des Landes benutzt habe, um die Öffentlichkeit falsch zu informieren. Abschließend ersuchte er alle Delegierten, sich die außerordentlichen Schwierigkeiten der afrikanischen Gewerkschaften zu vergegenwärtigen.

**O. Zudonu** (Nigerian Marine Floating Staff Union) schloß sich den Ausführungen des Redners an.

*Der Antrag Nr. 13 wurde sodann einstimmig angenommen.*

**Der amtierende Präsident** ersuchte sodann den Kollegen P. Moll, den

### **Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt**

vorzulegen.

**P. Mol** (Vizevorsitzender der Sektion) legte den Bericht an Stelle des gewählten Berichterstatters, H. Hildebrand, vor, der dies aus gesundheitlichen Gründen nicht tun konnte. Er erklärte zu Punkt 4 des Berichtes, daß die österreichische Regierung im Zusammenhang mit der Einberufung einer IAO-Donauschifffahrtskonferenz erst nach der Veröffentlichung des unter Punkt 4 erwähnten Entwurfes für ein internationales Programm über die Arbeitsbedingungen des in der Donauschifffahrt beschäftigten Personals an die IAO herantreten werde. Zu der im Anhang zu Dokument XXVIII C-13 unter Punkt 2 angeführten Entschließung betreffend Fahrzeit und Arbeitszeit bemerkte der Redner, daß der Ausdruck «normale Fahrt» gebräuchlicher sei als der in der Entschließung verwendete Ausdruck «Tagfahrt». Sodann berichtete Kollege Mol über die auf dem Gebiete der Festlegung neuer Bemannungsnormen für die Rheinschifffahrt und im Zusammenhang mit der Ausarbeitung eines internationalen Grundsatzprogramms für die Binnenschifffahrt erzielten Fortschritte. Abschließend dankte er dem Kollegen R. Santley für die von ihm geleistete Arbeit.

*Der Bericht über die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt wurde sodann einstimmig angenommen.*

### **Bericht über die Konferenz der Hochseefischersektion**

**E. Haugen** (Berichterstatter) erklärte in seiner Einleitung, daß er der bevorstehenden technischen IAO-Konferenz über Fischereifragen allen Erfolg wünsche. Er bedauerte, daß bis jetzt so wenige Länder die bereits bestehenden IAO-Übereinkommen über die Hochseefischerei ratifiziert haben und forderte die in Frage kommenden Mitgliedsverbände auf, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf Ratifizierung dieser Übereinkommen zu dringen. Abschließend dankte er dem Kollegen Santley für die von ihm geleistete Arbeit.

*Der Bericht wurde sodann einstimmig angenommen.*

## Wahl des Generalrates

Der Kongreß stimmte der folgenden Zusammensetzung des Generalrates zu:

Land oder Ländergruppe	Mitglied	Ersatzmitglied
1. Österreich	J. Matejcek	W. Svetelsky
2. Belgien, Luxemburg und die Niederlande	R. Dekeyzer C. J. Leurs G. J. H. Alink	P. Potums J. Geldof W. Chr. van Zuylen
3. Dänemark, Färöer, Island, Finnland	Sv. From Andersen B. Jensen P. Oivio	E. Rasmussen C. Christensen O. Aarnio
4. Frankreich	R. Degris	R. Lapeyre
5. Deutschland	P. Seibert F. Eichinger H. Kluncker H. Hildebrand	F. Schreiber Frl. L. Raupp G. Kugoth W. Matthies
6. Großbritannien und Irland	H. R. Nicholas S. F. Greene W. Hogarth A. E. Griffiths	A. H. Kitson J. G. Bothwell D. S. Tennant J. V. Bailey
7. Griechenland	C. Hadjitheodorou	P. Kalapothakis
8. Italien, Malta und Zypern	F. Giorgi	W. Esposito
9. Norwegen	G. Hauge	H. Nicolaysen
10. Schweden	H. Pettersson	E. Svensson
11. Schweiz	H. Düby	O. Baeriswyl
12. Israel, Libanon, Türkei	Z. Barash	S. Akova
13. Libyen, Tunesien, VAR	offen	offen
14. Gambien, Kenia, Liberien, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Nigerien, Rhodesien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Uganda und Zambien	A. Okon A. M'Baye P. S. Mammah E. Okei-Achamba	O. Zudonu S. Sarr offen offen
15. Japan	R. Kamisawa K. Suzuki	K. Murakami M. Ibe
16. Aden, Birma, China (Taiwan), Hongkong und Indien	M. Chatterjee	P. Alvares
17. Indonesien, Korea, Malaysien, Pakistan und die Philippinen	Lee Chan Hyuk R. S. Oca	V. David J. Bin Ali
18. Australien und Neuseeland	offen	offen



<b>Land oder Ländergruppe</b>	<b>Mitglied</b>	<b>Ersatzmitglied</b>
19. Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curaçao, Dominikanische Republik, Ekuador, Guatemala, Honduras, Kolumbien, Nikaragua, Mexiko, Panama, Paraguay, Peru, El Salvador, Uruguay, Venezuela	H. Hernandez E. Tolosa M. Lopes de Oliveira offen	offen offen offen E. Vanegas
20. Barbados, Britisch-Guyana, Britisch-Honduras, Grenada, Jamaika, St. Luzia, Trinidad	G. Munroe	W. Carrington
21. Kanada	W. Smith F. Hall	D. Secord C. Smith
22. USA und Bermuda	D. Beattie L. Zosel T. A. Gleason J. M. Elliott	M. Guinan G. Harrison J. Curran R. Faupl
23. Estland, Polen und Spanien	H. Vizcaino	N. Metslov

### **Wahl des Vorstandes**

Der Kongreß stimmte der folgenden Zusammensetzung des Vorstandes zu:

#### **Europa**

G. Alink (Niederlande)  
Z. Barash (Israel)  
R. Degris (Frankreich)  
R. Dekeyzer (Belgien)  
H. Düby (Schweiz)  
S. Greene (Großbritannien)

G. Hauge (Norwegen)  
H. Kluncker (Deutschland)  
J. Matejcek (Österreich)  
H. Nicholas (Großbritannien)  
H. Pettersson (Schweden)  
Ph. Seibert (Deutschland)

#### **Nordamerika**

D. Beattie (USA)  
J. Elliott (USA)  
F. Hall (Kanada)  
Wm. Smith (Kanada)

#### **Asien und Australasien**

R. Kamisawa (Japan)  
R. S. Oca (Philippinen)

#### **Afrika**

A. Okon (Nigerien)  
A. M'Baye (Senegal)

#### **Lateinamerika und Karibischer Raum**

H. Hernandez (Venezuela)  
E. Tolosa (Argentinien)

### **Wahl des Generalsekretärs**

Der amtierende Präsident teilte mit, daß nur ein Kollege zur Wahl stehe, nämlich Hans Imhof. Außer ihm sei auch der Kollege Zosel vorgeschlagen worden, der seine Nominierung jedoch aus persönlichen Gründen zurück-

gezogen habe. Er verwies auf die von Kollege H. Imhof in seinem eigenen Land, der Schweiz, und in der ITF für die Transportarbeiterbewegung geleistete ausgezeichnete Arbeit.

Im Jahre 1956 sei Kollege Imhof auf dem Wiener Kongreß zum Sekretär der beiden ITF-Sektionen Eisenbahn- und Straßentransporte ernannt worden. Bereits im Alter von 18 Jahren sei er in den Dienst der Schweizerischen Bundesbahnen eingetreten. Seine gewerkschaftliche Laufbahn habe im Jahre 1944 mit der Ernennung zum Sekretär der Sektion Basel des schweizerischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste begonnen. In dieser Eigenschaft habe er sich in erster Linie mit Problemen des städtischen Verkehrspersonals befaßt und dessen Interessen im Verwaltungsausschuß der städtischen Verkehrsbetriebe von Basel vertreten. Von 1947 bis 1953 sei er Vorsitzender der Basler Platzunion des VPOD und gleichzeitig Mitglied des Vorstandes des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes gewesen. Er habe die ITF auf zahlreichen internationalen Konferenzen in Transportarbeiterfragen vertreten, so z. B. als Mitglied eines IAO-Expertenausschusses, der sich mit dem Thema der zivilen Haftpflicht der Berufsfahrer im Straßentransport befaßt habe. Schließlich sei unter seiner Anleitung von einem besonderen Sachverständigenausschuß die bekannte ITF-Studie «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» gestellt worden. Aufgrund seiner vielseitigen Erfahrung und seiner umfassenden Sprachkenntnisse sei er für das Amt des Generalsekretärs geeignet. Der Präsident fügte hinzu, daß der Vorstand die Kandidatur des Kollegen Imhof unterstütze.

*Hans Imhof wurde einstimmig zum Generalsekretär gewählt.*

**H. Imhof** (Generalsekretär) dankte den Delegierten für das in ihn gesetzte Vertrauen. Er sagte, es sei ihm eine Ehre, einer so großen Internationale dienen zu dürfen und verwies gleichzeitig auf seine Vorgänger, mit besonderem Bezug auf den Kollegen P. de Vries, dem er für alle seine Bemühungen zur Erhöhung des Prestiges und des guten Rufes der ITF dankte. Während seiner sechseinhalb Jahre langen Zusammenarbeit mit Kollege de Vries habe er oft dessen außerordentliche Fähigkeiten, Erfahrung, Entschlossenheit und Liebenswürdigkeit bewundert.

Er hoffe, daß die Anlässe für einige auf dem gegenwärtigen Kongreß gemachten Beanstandungen bald der Vergangenheit angehören und daß die Mitgliedsverbände und die leitenden Gremien es ihm ermöglichen würden, die Tätigkeit der ITF noch erfolgreicher zu gestalten als bisher.

Über ein Ziel seien wir uns alle einig: Die ITF müsse eine verantwortungsbewußte, leistungsfähige und tatkräftige Verwaltung haben. Die vielen Probleme, denen wir uns in den Entwicklungsländern und auch innerhalb der einzelnen Sektionen sowie auf dem Gebiete der Verwaltung gegenübergestellt sähen, könnte nur durch harte Arbeit gelöst werden. Wenn wir jedoch als pflichtbewußte Gewerkschafter mit aller Entschlossenheit den Kampf für Frieden, Freiheit und soziale Gerechtigkeit aufnahmen, würden wir alle unsere Schwierigkeiten überwinden. Kollege Curran habe bei der Diskussion über die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge gesagt, die ITF werde, wenn sie ihre Regionaltätigkeit nicht erfolgreich durchführen könne, versagt haben. Die Regionaltätigkeit der ITF sei zweifellos von großer Bedeutung; das gleiche gelte jedoch für die Tätigkeit der Sektionen. Das Bestehen demokratischer und verantwortungsbewußter Gewerkschaften sei im Transportsektor wichtiger als in irgendeiner anderen Industrie, damit sie sich sowohl gegen reaktionäre Arbeitgeber als auch gegen die Infiltration zersetzender Elemente behaupten könnten.

Für die Zukunft habe die ITF drei Hauptziele:

1. die wirksamere Gestaltung der Organisation und Verwaltung;
2. eine bessere und langfristige Planung der Regionaltätigkeit, die eine auf der Verkehrswirtschaft ausgerichtete Bildungsarbeit einschließt und nie den Eindruck erweckt, den Tourismus zu fördern und
3. die Leistung harter und verantwortungsbewußter Arbeit durch das Sekretariat, die leitenden Gremien und auch die Mitgliedsverbände.

Die ITF müsse eine kämpferische Organisation bleiben – eine Organisation, die entschlossen sei, sich unermüdlich für die Förderung der sozialen Gerechtigkeit und die Verbesserung des Loses der benachteiligten Arbeitnehmer einzusetzen.

An Problemen und Aufgaben mangle es nicht. Die Verteidigung und Sicherung der Gewerkschaftsrechte, der Kampf gegen die Ausbeutung der asiatischen Seeleute, die Automation und der technische Fortschritt, der Kampf gegen die Schattenflaggenschiffe – all dies seien Probleme, um deren Lösung gekämpft werden müsse.

Wenn wir in den drei kommenden Jahren entschlossen und zielbewußt zusammenarbeiteten, würden wir in dem Bewußtsein, einen konstruktiven Beitrag zur Bildung einer modernen, aggressiven, tatkräftigen und starken ITF geleistet zu haben, zu unserem nächsten Kongreß zusammentreten können.

**E. Haudenschild** (Schweizerischer Eisenbahnerverband) gratulierte Hans Imhof im Namen seiner Landsleute zu seiner Wahl. Er sagte, er sei davon überzeugt, daß sich Kollege Imhof, gleich seinen Vorgängern, aktiv für die Förderung des Friedens und die Interessen der freien fortschrittlichen Gewerkschaftsbewegung einsetzen werde.

*Der amtierende Präsident vertagte sodann die Sitzung.*

**Freitag, 6. August**

**Vormittagssitzung**

**Der amtierende Präsident** eröffnete die Sitzung um 9.15 Uhr.

**Der Generalsekretär** teilte mit, daß auf der Generalratssitzung vom Vortage Kollege Hans Düby zum Präsidenten und Kollege Helge Pettersson zum Vizepräsidenten der ITF gewählt worden seien.

**Der Präsident** dankte den Delegierten für dieses Vertrauensvotum, durch das nicht nur ihm persönlich, sondern auch seiner Organisation und seinem Land eine große Ehre zuteil geworden sei. Sodann gratulierte er dem Kollegen H. Pettersson zu seiner Wahl zum Vizepräsidenten.

**H. Pettersson** brachte ebenfalls seinen Dank für das in ihn gesetzte Vertrauen zum Ausdruck und hoffte, daß ihn alle Mitgliedsverbände bei der Erfüllung seiner Aufgabe unterstützen würden.

**Der Präsident** ging sodann zu Punkt 9 der Tagesordnung, **Wahl der Rechnungsprüfer**, über.

**S. Greene** (Britischer Eisenbahnerverband NUR) schlug folgende Kollegen als Rechnungsprüfer vor:

**J. V. Bailey** (Britische Gewerkschaft der Handels- und Verteilungsarbeiter),

**G. Lipman** (britischer Seeleuterverband NUS) und

**W. H. Johnson** (Britische Vereinigung des nichtfahrenden Verkehrspersonals, TSSA).

*Diese Kollegen wurden einstimmig gewählt.*

**G. Kugoth** (Berichterstatter) legte sodann den

**Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport**

vor.

Er sprach im besonderen über den Vorschlag seiner Organisation, daß die ITF ihre Unterstützung des AETR einstellen und statt dessen versuchen sollte, eine bessere Lösung im Rahmen der EWG zu finden. Zu diesem Zweck sei beschlossen worden, im Oktober 1965 eine Sonderkonferenz der Sektion zu veranstalten. Sodann brachte er einige Berichtigungen in der Zusammensetzung des Sektionsausschusses zur Kenntnis. Das zweite Mitglied für Großbritannien sei J. V. Bailey, und die zwei britischen Ersatzmitglieder seien J. Moore und A. Kitson. Außerdem sei A. M'Baye (Senegal) zur Liste der Ausschußmitglieder hinzuzufügen. Abschließend dankte der Redner dem Sektionssekretär für die während der Berichtszeit geleistete Arbeit.

*Der Bericht über die Konferenz der Sektion Straßentransport wurde sodann einstimmig angenommen.*

**Der Präsident** ersuchte sodann den Kollegen R. Degris, den

**Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion**

vorzulegen.

**R. Degris** (Berichterstatter) verwies auf die folgenden Punkte: a) Untersuchung der Lohnstruktur bei den Eisenbahnen; b) Appell des Kollegen

Vizcaino um weitere Unterstützung seiner Organisation durch die ITF; c) Fortschritte auf dem Gebiete der Erfüllung der Sozialcharta der Eisenbahner; d) Beschluß zur Durchführung eines «Jahres des Eisenbahners» und e) Termin und Tagungsort der nächsten Sektionskonferenz. Abschließend brachte er die Hoffnung zum Ausdruck, daß der neue Sektionssekretär ebenso fähig sein werde wie Hans Imhof.

*Der Bericht über die Konferenz der Eisenbahnersektion wurde sodann einstimmig angenommen.*

**Der Präsident** ersuchte den Kollegen D. S. Tennant, den

### **Bericht über die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter**

vorzulegen.

**D. S. Tennant** (Berichterstatter) verlas den Bericht und teilte mit, daß der Kollege W. C. van Zuylen als Vertreter der niederländischen Seeleute zu den Mitgliedern des Fair-Practices-Ausschusses hinzugefügt werden müsse. Gleichzeitig schlug der Redner vor, daß dem Bericht eine Zusammenfassung der von Kollege S. Packirisamy abgegebenen Erklärung beigelegt werden sollte.

**T. O'Leary** (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, die von ihm im Zusammenhang mit der Änderung der Satzungen des Internationalen Wohlfahrts- und Sozialfonds der Seeleute gemachten Vorschläge deckten sich mit der Meinung des gesamten Fair-Practices-Ausschusses. Diese Frage sei auf den letzten beiden Sitzungen dieses Ausschusses ausführlich diskutiert worden. Außerdem habe der Ausschuß ein Dokument erstellt, das die bereits erwähnten Vorschläge enthalte. Er ersuche den Kongreß daher, der Empfehlung, daß sich der Vorstand unverzüglich mit diesen Vorschlägen befassen solle, zuzustimmen.

**D. S. Tennant** (Berichterstatter) pflichtete den Ausführungen des Vorredners vorbehaltlos bei.

*Der Bericht wurde sodann einstimmig angenommen.*

**Der Präsident** verwies sodann auf den in Dokument XXVIII C-6 enthaltenen Antrag Nr. 8, dessen Behandlung aufgeschoben worden war, bis der Bericht über die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter vorliegt.

**Der Generalsekretär** stellte fest, daß dieser Antrag der gemeinsamen Sitzung der Seeleute und Hafentarbeiter nicht vorgelegt worden war.

**N. Wälläri** (Finnischer Seeleuteverband) sagte, er habe geglaubt, daß die Seeleutekonferenz beschlossen habe, diesen Antrag an den Fair-Practices-Ausschuß zu verweisen.

**D. S. Tennant** sagte, dies stimme.

**Der Generalsekretär** erklärte, daß sich der Kongreß in diesem Falle nicht mit diesem Antrag befassen sollte.

*Daraufhin wurde die Zurückverweisung des Antrages an den Fair-Practices-Ausschuß gutgeheißen.*

**Der amtierende Präsident** ersuchte sodann den Generalsekretär, zur Diskussion des Punktes 5 der Tagesordnung:

#### **Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964**

Stellung zu nehmen.

**Der Generalsekretär** sagte, daß insgesamt 39 Redner an dieser Diskussion teilgenommen hätten. Er werde daher nur einen Bruchteil der erwähnten Probleme behandeln können. Einige der im Verlaufe der Diskussion aufgeworfenen Fragen seien bereits in den verschiedenen Sektionen oder durch Unterredungen zwischen Vertretern des Sekretariats und den betreffenden Delegierten abgeklärt worden. So werde dem Vorstand z. B. ein Vorschlag zur Bildung eines beratenden Regionalorganes für Lateinamerika und den Karibischen Raum unterbreitet werden. Kollege Munroe habe über die gewerkschaftsfeindliche Gesetzgebung seines Landes – Trinidad – gesprochen. Ehe in dieser Hinsicht etwas getan werden könne, würden die trinidadischen Gewerkschaften die zwischen ihnen bestehenden Meinungsverschiedenheiten aus dem Wege räumen müssen. Kollege Otero habe sich bereit erklärt, dabei als Schlichter zu handeln, und auch die ORIT/IBFG sei gewillt, zur Förderung der Einigkeit unter den trinidadischen Gewerkschaften beizutragen.

Zu der Bemerkung des Kollegen M'Baye, daß die ITF ihren Einfluß in den französischsprachigen Gebieten Afrikas ausdehnen müsse, erklärte der Generalsekretär, die ITF könne dies nicht ohne die Mitarbeit der in Frage kommenden Gewerkschaften tun. Unsere Regionalvertreter seien nicht allmächtig. In Beantwortung einer Frage des Kollegen Decoudun teilte der Generalsekretär mit, daß die ITF keine offiziellen Beziehungen zur Christlichen Internationale habe. Die in Frankreich bestehende Situation sei eine interne Angelegenheit der französischen Gewerkschaften.

Die Kollegen Chatterjee und Majumder hätten erklärt, die ITF solle mit allen Mitteln versuchen, in Indien neue Mitgliedsverbände zu gewinnen. Dies sei aufgrund der zwischen den zwei großen indischen Gewerkschaftsbündnissen (HMS und INTUC) bestehenden Meinungsverschiedenheiten sehr schwierig. Er wolle daher die Mitgliedsverbände beider Gewerkschaftsbünde ersuchen, sich inbezug auf den Beitritt zur ITF zu einigen. Die dem INTUC angeschlossenen Verbände seien bereit, der ITF beizutreten, vorausgesetzt, daß der Vorstand sich bereit erkläre, die Einwände der Mitgliedsverbände des HMS zu ignorieren. Beide Gewerkschaftsbünde gehörten dem IBFG an. Er hoffe, daß es bald möglich sein werde, Mitgliedsverbände beider Zentren in die ITF aufzunehmen.

In Beantwortung der Beschwerde des Kollegen Thore, daß die ITF nicht entschlossen genug gegen die Apartheidspolitik der südafrikanischen Regierung vorgegangen sei, verwies der Generalsekretär auf zwei vom ITF-Vorstand im November 1963 und im November 1964 angenommene Entschlüsse, in denen die ITF ihre Solidarität mit den unterdrückten Minderheiten zum Ausdruck bringe und gleichzeitig die Durchführung eines von den Vereinten Nationen geplanten weltweiten Boykotts gegen Südafrika fordere.

Kollege Nabasama habe beantragt, daß Asien mehr Sitze im Vorstand eingeräumt werden sollten. Der Vorstand werde sich mit diesem Antrag während der Zwischenkongreßzeit befassen. Weiterhin hätten mehrere asiatische Kollegen erklärt, daß die Mitgliedschaft des Asiatischen Beratungsausschusses erweitert werden und dieser Ausschuß öfter zusammentreten sollte als bisher. Dies werde leider aus finanziellen Gründen nicht möglich sein, es

sei denn, daß die asiatischen Mitgliedsverbände bereit wären, ihrerseits einen finanziellen Beitrag zu leisten.

Kollege Post habe über Zuständigkeitskonflikte betreffend die internationale Organisation des Zivilluftfahrtspersonals gesprochen. Bis jetzt sei es der ITF noch nicht gelungen, den Internationalen Bund der Privatangestellten zu der Ansicht zu bewegen, daß alle Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals der ITF angehören sollten. Das gleiche gelte für die Meinungsverschiedenheiten mit der Internationale öffentlicher Dienste betreffend die gewerkschaftliche Organisation des Personals der öffentlichen städtischen Verkehrsdienste. Abschließend brachte der Redner die Hoffnung zum Ausdruck, daß es seinem Nachfolger gelingen werde, diese Probleme zu lösen.

Kollege Hogarth habe sich beschwert, weil es der ITF nicht gelungen war, eine Änderung des Tagungstermins der Zweiten asiatischen Schiffahrtskonferenz der IAO zu bewirken. Weiterhin habe Kollege Hogarth erklärt, daß der Generalsekretär sechs bis sieben Wochen lang vom Sekretariat abwesend gewesen sei. Zu dieser Bemerkung erklärte der Generalsekretär, daß der führende Funktionär einer Internationale nicht ständig hinter seinem Schreibtisch sitzen könne. Obwohl er nicht im Büro gewesen sei, sei er von dem Wunsche des Britischen Seeleuteverbandes, daß die ITF versuchen sollte, eine Terminänderung der IAO-Schiffahrtskonferenz zu bewirken, in Kenntnis gesetzt worden. Er habe daraufhin dem Kollegen Hogarth vorgeschlagen, daß er statt dessen versuchen sollte, den Termin des Kongresses seiner eigenen Organisation zu ändern, da der Termin der Asiatischen Schiffahrtskonferenz erst nach langen Schwierigkeiten festgelegt worden war und schwerlich geändert werden könne. Was die Drohung des Kollegen Hogarth, daß sein Verband gegebenenfalls aus der ITF austreten werde, anbelange, so wolle er den Kollegen Hogarth dringendst ersuchen, sich diese Sache noch einmal zu überlegen.

Abschließend dankte der Generalsekretär allen Rednern für ihre konstruktiven Beiträge zur Diskussion des Tätigkeitsberichtes. Kritik sei oft wertvoller als Lob.

**Der Präsident** erklärte in Beantwortung einer Frage des Kollegen Kitson betreffend die dem Generalsekretär gewährte Rente, daß sich der Vorstand mit allen Aspekten dieser Frage gründlich befaßt habe. Gegenwärtig bestehe für das ITF-Personal keine Rentenversicherung, sondern lediglich ein Sparfonds. Aus diesem Grunde sei beschlossen worden, daß der neue Vorstand die Einführung einer Rentenversicherung für die Funktionäre und das Personal der ITF als eine Dringlichkeitsfrage betrachten sollte. Der Vorstand habe weiterhin beschlossen, dem zurücktretenden Generalsekretär im Hinblick auf seine lange und verdienstvolle Tätigkeit in der niederländischen und der internationalen Gewerkschaftsbewegung nach seinem Rücktritt eine Rente in der Höhe von £60 pro Monat zu gewähren.

**Der Präsident** ersuchte sodann den Kongreß, über den Tätigkeitsbericht abzustimmen.

*Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964 wurde einstimmig angenommen.*

## Termin und Tagungsort des nächsten Kongresses

Der Präsident bat um Vorschläge.

**Ph. Seibert** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) lud die ITF im Namen der deutschen Mitgliedsverbände ein, ihren nächsten Kongreß in Frankfurt am Main zu veranstalten.

**Der Präsident** dankte dem Kollegen Seibert für diese Einladung und teilte mit, daß außerdem eine Einladung von den der ITF angeschlossenen türkischen Eisenbahnerverbänden erhalten worden sei. Beide Einladungen würden dem Vorstand vorgelegt werden. Sodann dankte er den folgenden zurücktretenden Mitgliedern des Vorstandes im Namen des Kongresses und der gesamten ITF für die von ihnen geleistete Arbeit: F. Laurent (Frankreich), A. Kummernuss (Deutschland) und H. Alonso (Argentinien). Gleichzeitig überreichte er dem Kollegen Laurent in Anerkennung seiner Verdienste das Goldene Abzeichen der ITF.

**F. Laurent** (Französische Eisenbahnerföderation [FO]) sagte, er fühle sich sehr geehrt und dankte den Funktionären und dem Personal der ITF – vor allem der Kollegin Thérèse Asser – für ihre Mitarbeit.

**Der Präsident** teilte mit, daß dem Kollegen Kummernuss das Goldene Abzeichen der ITF bereits zur Zeit seines Rücktritts von seiner eigenen Organisation verliehen worden sei und wünschte dem Kollegen Kummernuss einen angenehmen Lebensabend.

Sodann sprach der Präsident über die von dem zurücktretenden Generalsekretär, Kollege P. de Vries, geleistete langjährige Arbeit in der niederländischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung. Gleichzeitig überreichte er dem zurücktretenden Generalsekretär ebenfalls das Goldene Abzeichen der ITF.

**Der Generalsekretär** sagte, er trete mit gemischten Gefühlen in den Ruhestand. Er habe sein ganzes Leben lang der nationalen und internationalen Gewerkschaftsbewegung gedient. Obwohl das Amt des Generalsekretärs einer Gewerkschaftsinternationale oft sehr schwierig sei, betrachte er die Zeit, während der er Generalsekretär der ITF war, als die besten Jahre seines Lebens.

**D. Opmeer** (Niederländischer Seeleute- und Hochseefischerverband) dankte dem Kollegen de Vries im Namen der niederländischen Mitgliedsverbände der ITF für seine unermüdliche Tätigkeit in der Transportarbeiterbewegung und überreichte ihm in Würdigung seiner Verdienste einen Scheck. Der Gattin des Kollegen de Vries überreichte er einen Blumenstrauß.

Sodann brachte der **amtierende Präsident** seine Anerkennung der von Kollege Frank Cousins für die ITF geleisteten Arbeit zum Ausdruck und überreichte auch ihm das Goldene Abzeichen der ITF.

**F. Cousins** (Britischer Transportarbeiterverband) sagte, diese Ehrung habe ihn sehr angenehm überrascht und dankte dem Präsidenten und der ITF.

**Der Präsident** ersuchte sodann den Kollegen D. S. Tennant, den

### Bericht über die Konferenz der Seeleutesektion

vorzulegen.

**D. S. Tennant** (Berichterstatter) verwies auf die Länge des Berichtes und entschuldigte sich wegen dessen verspäteter Verteilung. Sodann teilte



er mit Hinweis auf den dritten Paragraphen der Seite 3 des Berichtes mit, daß die Konferenz der Seeleute am Nachmittag des 2. August – und nicht des 3. August, wie im Bericht erwähnt – fortgesetzt worden sei. Ein von den argentinischen Kollegen eingereichter Entschließungsantrag sei an die nächste Konferenz der Seeleutesektion verwiesen worden.

Der Bericht wurde sodann einstimmig angenommen.

Am Ende der Kongreßgeschäfte dankte **der Präsident** allen Delegierten sowie den Funktionären und dem Personal der ITF für ihren Beitrag zur erfolgreichen Abwicklung des Kongresses. Sodann sprach er den gastgebenden dänischen Mitgliedsverbänden und vor allem dem Kollegen Einar Berthelsen den Dank aller Delegierten und der gesamten ITF für ihre vorzügliche Gastfreundschaft und die ausgezeichnete Organisation des Kongresses aus.

Der Kongreß schloß am 6. August 1965 um 12.10 Uhr.

## Sitzungen des Generalrates

### 1. Sitzung

Am 30. Juli 1965 befaßte sich der Generalrat auf einer Sondersitzung mit einer Entschließung der ITF-Seeleutesektion, in der die Ausstoßung der Seafarers' International Union of North America aus der ITF gefordert wurde. (Siehe Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964, Seite 48, Punkt 2.)

### 2. Sitzung

Am Ende der Vormittags-Plenarsitzung vom 5. August trat der Generalrat zu einer Sondersitzung zusammen, um den Präsidenten und Vizepräsidenten der ITF zu wählen. Gewählt wurden:

Präsident: Hans Düby (Schweiz),  
Vizepräsident: Helge Pettersson (Schweden).

Außerdem befaßte sich der Generalrat unter Punkt 2 der Tagesordnung mit einer Reihe von Mitgliedsverbänden, die seit mindestens zwei Jahren mit der Zahlung ihrer Mitgliedsbeiträge im Rückstand waren. Unter Berufung auf Artikel 5, Para. 2, der ITF-Satzungen erklärte der Generalrat die Mitgliedschaft der folgenden Verbände zur ITF als erloschen:

Sindicato de Transporte a Larga Distancia (Bolivien)  
Federación de Sindicatos Profesionales de Choferes y Cobradores de Autobuses y Microbuses de Chile (Chile)  
Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportadora Gran Colombiana (Kolumbien)  
Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Ecuador (Ecuador)  
Sindicato Unico de Estimadores Portuarios y Auxilios (Ecuador)  
Federación de Sindicatos de la Industria del Transporte (El Salvador)  
Sindicato Independiente Portuario Ferrocarrillero y Anexos (Honduras)  
Irischer Seeleuteverband  
Hafenarbeiterverband von Kenia  
Transportarbeiterverband von Malawi  
Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte Marítimos Fluvial y Lacustre de la Republica Mexicana (Mexiko)  
Sindicato Coclesano de Transporte de Pasajeros y Carga (Panama)  
Unión de Trabajadores Portuarios de la República de Panama (Panama)  
Federación de Trabajadores en Aviación Civil del Perú (Peru)  
Asociación de Trabajadores Marítimos, Portuarios Postulante de Chimbote de Auxilios Mutuos y Defensa del Trabajador (Peru)  
Sindicato Unico de Trabajadores en Autobuses (SUTA) (Peru)  
Türkischer Seeleuteverband  
Asociación de Guardianes de Agencias Marítimas del Puerto de Montevideo (Uruguay)  
Asociación de Cosedores y Marcadores del Puerto de Montevideo (Uruguay)  
Asociación de Apuntadores de Cereales y Subproductos del Puerto de Montevideo (Uruguay)  
Zentralafrikanischer Straßentransportarbeiter-Verband (Zambia)

## **Wahl des Geschäftsführenden Ausschusses**

Im Anschluß an den Kongreß fand eine kurze Sitzung des neuen Vorstandes statt, auf der die Mitglieder des neuen Geschäftsführenden Ausschusses gewählt wurden. Außer dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Generalsekretär, die von Amts wegen Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses sind, wurden folgende Kollegen zu Mitgliedern gewählt: Ph. Seibert (Deutschland), H. Nicholas (Großbritannien), D. Beattie (USA), R. Dekeyzer (Belgien).

# Berichte über Sektionskonferenzen und Sitzungen von Ausschüssen

## Mandatsprüfungsausschuß

Die Mitglieder des Mandatsprüfungsausschusses sind: K. Haussig (Deutschland), W. Hogarth (Großbritannien), H. Luande (Uganda), G. Munroe (Trinidad), E. Oliver (USA), S. Packirisamy (Malaysien), S. Sallé (Frankreich) R. Smeal (Kanada) und W. C. van Zuylen (Niederlande).

Der Ausschuß hatte zwei Sitzungen, und zwar am 28. und 29. Juli. Auf beiden Sitzungen waren alle Mitglieder des Ausschusses anwesend. Auf der ersten Sitzung wurde W. Hogarth (Großbritannien) zum Vorsitzenden und Berichtserstatter gewählt.

Der Ausschuß hat die Mandate aller Delegierten überprüft, die bis zum Nachmittag des 29. Juli eingetroffen waren.

Auf seiner Sitzung vom 28. Juli wurde der Ausschuß davon in Kenntnis gesetzt, daß mehrere auf dem Kongreß vertretene Organisationen mit ihren Mitgliedsbeiträgen im Rückstand seien, vor allem zwei amerikanische Verbände, die seit 1960 bzw. 1961 keine Beiträge gezahlt hatten. Weiterhin wurde mitgeteilt, daß eine dritte amerikanische Organisation am 27. Juli 1965 Mitgliedsbeiträge für zweieinhalb Jahre nachgezahlt und damit ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber der ITF erfüllt habe.

Auf seiner Sitzung vom 29. Juli wurde dem Ausschuß mitgeteilt, daß viele der Beiträge schuldenden Organisationen ihre ausstehenden Beiträge entweder ganz oder teilweise nachgezahlt hätten und daß einige andere Organisationen versprochen hätten, ihre Beiträge so bald wie möglich nach dem Kongreß nachzuzahlen. In bezug auf die zwei amerikanischen Verbände, die seit 1960 bzw. 1961 keine Beiträge gezahlt hatten (siehe oben), teilte der Generalsekretär mit, daß er nach Rücksprache mit dem Vizepräsidenten beschlossen habe, daß diese beiden Verbände lediglich Beiträge für zweieinhalb Jahre nachzuzahlen brauchten, um vollberechtigte Mitglieder der ITF zu werden. Beide Verbände seien von dieser Tatsache in Kenntnis gesetzt worden, und einer von ihnen habe am 29. Juli Beiträge für zweieinhalb Jahre gezahlt. Der andere Verband habe US\$ 1000 gezahlt und versprochen, die noch ausstehenden US\$ 13000 so bald wie möglich nach der Rückkehr seiner Delegierten nach den USA zu zahlen.

Im Falle der Verbände, die ihre Beiträge nachgezahlt hatten, einschließlich der in den Paragraphen 4 und 5 erwähnten drei amerikanischen Organisationen, beschloß der Ausschuß nach einer Diskussion, mit einem Mehrheitsbeschluß zu empfehlen, daß die Mandate aller Delegationen von Organisationen, die ihre Beiträge für das zweite Quartal 1965 gezahlt haben, anerkannt werden sollten. Gleichzeitig wurde einstimmig beschlossen, die Anerkennung der Mandate der Delegationen jener Organisationen zu empfehlen, die zufriedenstellende Versprechen auf Nachzahlung ihrer ausstehenden Beiträge geleistet hatten.

Auf seiner ersten Sitzung war dem Ausschuß mitgeteilt worden, daß einige Organisationen mehr Delegierte entsandt hatten, als sie zu entsenden berechtigt waren. Auf seiner zweiten Sitzung nahm der Ausschuß zur Kenntnis, daß das Sekretariat mit den betreffenden überzähligen Delegierten vereinbart hatte, am Kongreß als Beobachter teilzunehmen.

Der Ausschuß beauftragte das Sekretariat, eine endgültige Delegiertenliste zu erstellen.

Der Ausschuß nahm weiterhin zur Kenntnis, daß einige Delegierte und Beobachter, die ihre Teilnahme am Kongreß angemeldet hatten, noch nicht eingetroffen waren. Der Ausschuß ersuchte seinen Vorsitzenden, die Mandate aller nach dem 29. Juli ankommenden Delegierten und Berater zu prüfen und bevollmächtigte ihn, über die Zulässigkeit dieser Mandate im Sinne der oben angeführten Empfehlungen des Ausschusses zu entscheiden.

Gemäß der endgültigen Teilnehmerliste nehmen am gegenwärtigen Kongreß 255 Delegierte und 67 Berater von 129 Mitgliedsverbänden aus 39 Ländern teil. Die Gesamtzahl der Stimmen, die gemäß der zahlenden Mitgliedschaft der auf dem Kongreß vertretenen angeschlossenen Organisationen abgegeben werden können, beträgt 3 802 500.

**W. Hogarth,**  
Berichterstatter

## **Entschließungsausschuß**

Die Mitglieder des Entschließungsausschusses sind:

R. Decoudun (Frankreich); E. Haugen (Norwegen); H. Hernandez (Venezuela); W. Kieboom (Niederlande); A. Kitson (Großbritannien); W. Mikkelsen (Deutschland); A. Okei-Achamba (Nigerien); D. Secord (Kanada); M. Soda (Japan); E. Ulbrich (Österreich); S. Wall (USA).

Der Ausschuß tagte am 2. August. Alle Mitglieder waren anwesend. D. Secord (Kanada) wurde zum Vorsitzenden und Berichterstatter bestimmt.

Der Ausschuß befaßte sich mit den vorliegenden Entschließungsanträgen (siehe Dokument XXVIII C-6) und den Abänderungsanträgen zu diesen (Dokument XXVIII C-6a).

Der Ausschuß beschloß, zu empfehlen, daß diese Anträge und Abänderungsanträge wie folgt behandelt werden sollten:

1. **Änderung der Satzungen** (Vorstand) und Abänderungsantrag (National Maritime Union of America)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
2. **Änderung der Satzungen** (Schwedischer Seeleuteverband) und Abänderungsantrag (National Maritime Union of America)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
3. **Änderung der Satzungen** (Französische Transportarbeiter-Föderation)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
4. **Verkehrspolitik** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
5. **Sicherheit** (japanische Mitgliedsverbände)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
6. **IAO** (Britische Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und Zivilluftfahrt)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.

- 7. **Seeleute** (Alljapanischer Seeleuteverband)  
— von der Seeleutesektion.
- 8. **Boykotte** (Finnischer Seeleuteverband)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses bei der Vorlegung des Berichts über die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter.
- 9. **Zivilluftfahrt** (Schwedische Handelsarbeiterorganisation)  
— von der Zivilluftfahrtssektion.
- 10. **Hafentarbeiter** (Marine Floating Staff Union, Nigeria)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses bei der Vorlegung des Berichts über die Konferenz der Hafentarbeitersektion.
- 11. **Afrika** (Marine Floating Staff Union, Nigeria)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.
- 12. **Afrika** (Nigerian Dockers' Transport and General Workers' Union)
- 13. **Nigerien** (Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union)  
— auf einer Plenarsitzung des Kongresses.

Inbezug auf den Antrag der Französischen Transportarbeiter-Föderation (Nr. 3) verweist der Ausschuß auf die Tatsache, daß der antragstellende Verband nicht angedeutet hat, welche Artikel bzw. Paragraphen der Satzungen geändert werden sollen. Außerdem hat der Verband keinen geänderten Wortlaut für die zu ändernden Teile der Satzungen eingereicht. Der Ausschuß empfiehlt daher, daß lediglich die im Antrag enthaltenen Prinzipien diskutiert werden sollten. Für den Fall der Annahme des Antrages empfiehlt der Ausschuß weiterhin, daß der Entschließungsausschuß beauftragt werden sollte, zuhanden des Kongresses geänderte Wortlaute der zu ändernden Paragraphen zu formulieren.

Der Vorsitzende wurde bevollmächtigt, weitere Sitzungen des Ausschusses einzuberufen, falls irgendwelche Dringlichkeitsentschlüsse dies erfordern sollten.

**D. Secord,**  
Berichterstatler

## Konferenz der Sektion Straßentransport

Die Delegierten der Sektion Straßentransport traten am Donnerstag, den 29. Juli 1965, um 14.00 Uhr, zur Konferenz zusammen. Den Verhandlungen folgten 61 Delegierte und Beobachter aus folgenden Ländern: Argentinien, Brasilien, Belgien, Schweden, Norwegen, Spanien (Exil), Großbritannien, Italien, Finnland, USA, Japan, Bundesrepublik Deutschland, Malta, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz.

B. Jonckheere vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) folgte den Verhandlungen als Gast. Den Vorsitz führte Kollege H. W. Koppens.

### Tätigkeitsbericht

Der gedruckte Tätigkeitsbericht behandelt Fragen der Sektion Straßentransport unter den Punkten 93 bis 113, 193 bis 199 und 201 bis 204. Auf Antrag

des Vorsitzenden wurde Punkt für Punkt zur Diskussion gestellt. Unter Punkt 195 (Internationale Arbeitsorganisation, Binnenverkehrsausschuß) wies Kollege **V. David**, Transportarbeiterverband Malaysien, auf die besonders schwierige Lage im Straßentransport hin. Es gebe praktisch keine Gesetzgebung über die Arbeitsbedingungen dieses Verkehrszweigs, noch gebe es eine Aufsicht, die dafür sorgen würde, daß eine Ausbeutung der Fahrer, vor allem im Ferntransport, nicht erfolgen könne. Er ersuchte die ITF, die geeigneten Schritte zu unternehmen, um seinem Verband im Kampf für eine Verbesserung der Verhältnisse beizustehen und auch das Internationale Arbeitsamt auf diese Verhältnisse aufmerksam zu machen.

Zum gleichen Punkt wies Kollege **J. Geldof** auf die im Mai 1965 beim Internationalen Arbeitsamt in Genf stattgefundene Expertensitzung hin, die sich mit den Arbeitsbedingungen im städtischen Nahverkehr beschäftigt hatte. Er verdankte die Anstrengungen der ITF, die dazu geführt hatten, daß die Expertensitzung zu einem vollen Erfolg wurde. Der Sektionssekretär, Kollege **H. Imhof**, dankte in diesem Zusammenhang allen Verbänden, die das ITF-Sekretariat bei der Vorbereitung dieser Expertensitzung unterstützten, und vor allem den Experten und Beobachtern aus ITF-Verbänden, die den Erfolg auf der Sitzung selbst möglich machten.

Eine längere Diskussion ergab sich zu Punkt 197 (AETR – Europäisches Abkommen betreffend die Arbeit der Besatzungen von Fahrzeugen im internationalen Straßentransport).

Kollege **Pettersson** (Schweden) orientierte die Konferenz, daß der Sektionsausschuß am Vorabend eine Sitzung durchgeführt habe. Man habe sich zum Antrag der ÖTV, Deutschland, ausgesprochen, die weitere Unterstützung des AETR einzustellen, um es den angeschlossenen Verbänden in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu ermöglichen, einen besseren Entwurf der EWG-Kommission zu unterstützen. Kollege Pettersson wies darauf hin, daß zur Entscheidung über eine so bedeutende Frage eine besondere Konferenz einberufen werden sollte, sobald der Entwurf der EWG-Kommission in den Übersetzungen vorliege. Kollege **Kugoth** (ÖTV, Deutschland) erläuterte kurz das Bestreben seiner Organisation, im Einvernehmen mit der ITF die weitere Unterstützung des AETR fallen zu lassen, um sich mit allen Kräften für das Zustandekommen einer besseren Regelung im Rahmen der EWG einzusetzen. Es sei bedauerlich, daß eine ausreichende Dokumentation nicht bereits für diese Konferenz vorbereitet werden konnte. Die Kollegen **Koppens, Hendrickx, Kitson** und **Pettersson** verwiesen auf die Bedeutung dieser Frage in ihren Ländern und befürworteten die Durchführung einer besonderen Konferenz der europäischen Verbände in naher Zukunft. Der **Sektionssekretär** wies auf die Nützlichkeit einer solchen Konferenz hin, um eine Abstimmung zwischen ITF und EWG-Gewerkschaften in dieser Frage zu ermöglichen.

Die Konferenz stimmte zu und setzte die Durchführung einer außerordentlichen Sektionskonferenz auf den 20. und 21. Oktober 1965 fest. Auf der gleichen Konferenz soll auf Antrag des Kollegen **Kugoth** auch das unter Punkt 199 erwähnte ADR behandelt werden.

Unter Punkt 198 verwies der **Sektionssekretär** auf die Ergebnisse der Sitzung einer besonderen Arbeitsgruppe der ECE von Ende Juni 1965, die sich mit dem Schutz des Fahrers bei Verschiebung der Ladung beschäftigte. Er stellte die schriftliche Orientierung der Verbände in Aussicht. Er berichtete weiter, daß die mit der Straßenverkehrssicherheit beschäftigte Arbeitsgruppe der ECE einem Antrag der ITF zugestimmt habe, in Zusammenhang mit Untersuchungen über die körperliche Eignung von Berufsfahrern auch Fra-

gen der Bedeutung von Ausbildung und Fahrpraxis einzubeziehen. Auch hierzu sollen die Verbände schriftlich orientiert werden, sobald die entsprechenden Dokumente der ECE erhältlich seien.

Zu diesen Fragen äußerten sich auch die Kollegen **Pérez** (Argentinien) und **Perry** (Israel), die auch den Wunsch zum Ausdruck brachten, daß über so bedeutende Entwicklungen auch die außereuropäischen Verbände orientiert werden sollten.

#### **Datum und Ort der nächsten Sektionskonferenz**

Kollege **Kugoth** (ÖTV, Deutschland) richtete an die Sektionskonferenz die Einladung, ihre nächste Tagung in Berlin durchzuführen.

Kollege **Koppens** (Vorsitzender) verdankte namens der Konferenz diese Einladung und fügte bei, daß der Vorstand der ITF und der Generalsekretär von diesem Wunsch in Kenntnis gesetzt werden sollen.

#### **Wahl des Sektionspräsidenten**

Der **Sektionssekretär** ersuchte die Konferenz um Vorschläge für den Sektionspräsidenten. Kollege Koppens wurde zur Wiederwahl vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

#### **Wahl des Sektionsausschusses**

Aufgrund der eingereichten Vorschläge wurde die Zusammensetzung des Sektionsausschusses wie folgt gutgeheißen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>	<i>Stellvertreter</i>
Belgien	G. Hendrickx	J. Geldof
Dänemark	B. Jensen	C. Christensen
Deutschland	G. Kugoth	F. Westhauser H. Vomberg
Finnland	O. Aarnio	U. Rautiainen
Frankreich	P. Felce	R. Boucard
Großbritannien	H. Nicholas J. V. Bailey	A. Kitson J. Moore
Italien	E. Leolini	R. C. Caimmi
Israel	S. Perry	—
Niederlande	H. Koppens	C. de Vries
Norwegen	H. Bakke	—
Österreich	A. Peham	J. Steiner
Schweden	H. Ericson	S. Jonsson
Schweiz	O. Baeriswyl	—

#### **Verschiedenes**

Kollege **Koppens** wies auf die Anträge 4, 5 und 6 im Kongreßdokument XXVIII C-6 hin. Er beantragte der Konferenz, diese Anträge zuhanden des Entschließungsausschusses zu unterstützen. Die Konferenz stimmte zu.

Kollege **R. M. Pérez** (Transportarbeitergewerkschaft Argentinien) orientierte die Konferenz über die besonderen Schwierigkeiten, die sich in Lateinamerika im Zusammenhang mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Inte-



gration für den Straßentransport ergeben. Es sei dringend notwendig, daß es den Anstrengungen der Gewerkschaften gelinge, einheitliche Schutzbestimmungen für die Arbeitnehmer im Straßentransport zu schaffen. Er ersuchte die ITF und die Sektionskonferenz, die lateinamerikanischen Transportarbeiterverbände bei ihren diesbezüglichen Bemühungen zu unterstützen.

*Schluß der Sitzung: 15.30 Uhr.*

**H. W. Koppens,**  
Berichterstatter

## **Sektionskonferenz der Hafentarbeiter**

Die Konferenz der Hafentarbeitersektion fand am Donnerstag, den 29. Juli, statt. An ihr nahmen 50 Delegierte aus folgenden 22 Ländern teil: Argentinien, Belgien, Britisch-Guyana, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Irland, Italien, Korea, den Niederlanden, Malta, Nigerien, Norwegen, den Philippinen, Senegal, Schweden, der Schweiz, Trinidad und den Vereinigten Staaten (USA).

**T. O'Leary** (Großbritannien) wurde für eine weitere Amtsperiode zum Sektionsvorsitzenden gewählt und gleichzeitig zum Berichterstatter bestimmt. **W. Hulsker** (Niederlande) wurde erneut zum Vizevorsitzenden der Sektion gewählt.

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964 und das erste Halbjahr 1965 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte angenommen:

### **1. Sektionskonferenz, Bordeaux, 24. bis 26. März 1965**

**R. Santley** (Sekretariat) teilte mit, daß ein ausführlicher Bericht über diese Konferenz im Anhang der «ITF-Informationen» erschienen sei. Die Konferenz sei äußerst erfolgreich gewesen, nicht allein was die Teilnahme anbelange (40 Delegierte aus 12 Ländern), sondern auch aufgrund der den französischen Hafentarbeitern zuteil gewordenen moralischen Unterstützung. Der der ITF angeschlossene Französische Hafentarbeiterverband habe der ITF dafür seinen Dank ausgesprochen. Im Namen der Sektion dankte Kollege Santley dem französischen Verband für seine Mitarbeit bei der Organisation der Konferenz sowie jenen Hafentarbeitermitgliedsverbänden, die in diesem Zusammenhange einen besonderen finanziellen Beitrag geleistet hatten.

### **2. Mechanisierung der Hafentarbeit**

Im Verlaufe der Diskussion dieses Punktes sprach Kollege **De Crom** über ein mit den Hafentarbeitgebern von Antwerpen abgeschlossenes neues Abkommen, welches vorsehe, daß mit den Verbänden der Hafentarbeiter bei der geplanten Einführung neuer Ladeeinrichtungen Rücksprache gehalten werden müsse. In diesem Zusammenhange sei mit seinem Verband auch über die Größe der Arbeitstrupps bei Anwendung neuer Arbeitsmethoden Rücksprache gehalten worden. Die ITF wurde beauftragt, dieses Problem im Auge zu behalten, da es für den Schutz der Arbeitsplätze der Hafentarbeiter von ausschlaggebender Bedeutung ist.

### 3. Internationales Hafenarbeiterprogramm

Bei der Diskussion dieses Punktes brachte Kollege **Okon** (Nigerien) den Dank der nigerischen Mitgliedsverbände für die ihnen während ihrer zehnjährigen Zugehörigkeit zur ITF geleistete Unterstützung zum Ausdruck. Der Bericht des Sekretariats über die in bezug auf die Erfüllung des Internationalen Hafenarbeiterprogrammes erzielten Fortschritte sei für die nigerischen Hafenarbeiter von großem Wert gewesen; vor allem bei ihren Diskussionen mit der nigerischen Regierung, die nunmehr beschlossen habe, eine zentrale Hafenwirtschaftsbehörde zu bilden. Kollege **Santley** erklärte, daß die Bordeaux-Konferenz das Sekretariat beauftragt habe, weitere Informationen über diese Frage einzuholen. Das Sekretariat beabsichtige, dies so bald wie möglich zu tun. Sodann wurde vorgeschlagen, daß – nachdem alle gewünschten Informationen vorliegen – ein kleiner Ausschuß mit der Revision dieses Programmes beauftragt werden sollte. Dieses Verfahren sei in der Sektion Binnenschifffahrt angewandt worden.

### 4. Das von einem Mann zu tragende Höchstgewicht

Der **Sektionsvorsitzende** verwies auf die Tatsache, daß die Empfehlungen des IAO-Sachverständigenausschusses noch nicht erfüllt worden seien. Auf der Sitzung dieses Ausschusses hätten sich vor allem die indischen Arbeitgeber und die Arbeitgeber mehrerer Entwicklungsländer gegen die Festlegung eines solchen Höchstgewichts ausgesprochen, obwohl gerade in diesen Ländern das Tragen und Heben schwerer Lasten aufgrund der vorherrschenden klimatischen Verhältnisse besonders schwierig sei. Die Delegierten der Gewerkschaften der Entwicklungsländer sollten daher an die zuständigen gesetzgebenden Behörden herantreten, um diesem Zustand abzuhelfen. **R. Santley** (Sekretariat) teilte mit, daß die IAO als ersten Schritt zur Annahme eines internationalen Instrumentes über diese Frage im Januar 1966 eine vorbereitende Konferenz einzuberufen beabsichtige. Der genaue Termin dieser Konferenz sei jedoch noch nicht festgelegt worden. Es wurde beschlossen, daß die Vertreter der an dieser Konferenz teilnehmenden ITF-Mitgliedsverbände am Vortage der Konferenz zu einer Vorbesprechung zusammentreten sollten.

### 5. Altersrenten

Bei der Diskussion dieses Punktes wurde darauf hingewiesen, daß die Fortschritte, welche in der Frage der Altersrenten erzielt werden könnten, in erster Linie von der Stärke der betreffenden Gewerkschaften abhängig seien. Kollege **Santley** erwähnte, daß die Sektion auf ihrer letzten Konferenz in Bordeaux beschlossen habe, daß Hafenarbeiter im Alter von 60 Jahren bei Zahlung einer angemessenen Rente in den Ruhestand treten sollten. Das Internationale Hafenarbeiterprogramm dagegen sehe ein Rücktrittsalter von 65 Jahren vor und die Zahlung einer Rente von 75 Prozent nach einer Dienstzeit von 30 Jahren. Dieser Widerspruch sollte bei der Revision des Internationalen Hafenarbeiterprogramms berücksichtigt werden.

### 6. Nordseehäfen

Das Sekretariat wurde beauftragt, bei Rücksprache mit den angeschlossenen Hafenarbeiterverbänden den Tagungsort und Termin der nächsten Sitzung des Nordseehäfen-Ausschusses festzulegen.

## Anträge angeschlossener Verbände

Ein Antrag der Deutschen Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr auf Anwendung der Fünftagewoche und 40-Stunden-Woche für die Arbeitnehmer der Binnenhäfen wurde an die Binnenschiffssektion verwiesen.

Ein Antrag des Argentinischen Hafentarbeiterverbandes (SUPA) auf Ergreifung entschlossener Maßnahmen zur Sicherstellung der Beschränkung des Gewichts der von einem Mann zu tragenden Lasten wurde von der argentinischen Delegation zurückgezogen, nachdem ihr dargelegt worden war, daß die Annahme eines solchen Antrages gegebenenfalls die von der IAO bereits geplanten Vorkehrungen verwirren könne.

Kollege **White** legte sodann den **Bericht der Sondersektion der Seeleute** vor. Er erklärte, daß der in Schattenflaggenländern registrierte Handelsschiffsraum während der letzten 18 Monate um fast 5 Millionen BRT angestiegen sei. Demgegenüber sei vor etwa drei Jahren ein geringer Rückgang dieser Tonnage zu verzeichnen gewesen. Der von ihm anfangs erwähnte scharfe Anstieg der Schattenflaggentonnage sei um so beachtenswerter, da in der gleichen Zeit fast 6 Millionen BRT auf die griechische Flagge umregistriert worden seien. Liberia habe heute die größte Tankerflotte der Welt.

Sodann verwies Kollege **White** auf den Beschluß der letzten Hafentarbeitersektionskonferenz (März 1965, Bordeaux) zur Intensivierung der Boykotte solcher Schiffe. Ein Delegierter des Italienischen Hafentarbeiterverbandes (FILP-CISL) teilte mit, daß seine Organisation in Zusammenarbeit mit dem Italienischen Seeleuterverband (FILM-CISL) die Durchführung solcher Boykotte in italienischen Häfen vorbereite.

Sodann wurde beschlossen, daß die Ansichten der Sektion über eine erwünschte Änderung der Satzungen des Internationalen Wohlfahrts- und Sozialfonds der Seeleute an die gemeinsame Konferenz der Seeleute und Hafentarbeiter verwiesen werden sollte, damit zuhanden des Vorstandes eine Erklärung angenommen werden könne.

## Sektionsausschuß

Aufgrund der eingereichten Vorschläge wurde folgende Zusammensetzung des Sektionsausschusses gutgeheißen:

Land	Mitglied	Ersatzmitglied
Belgien	G. de Crom	R. Dekeyzer
Dänemark	Børge Jensen	Carl Christensen
Deutschland	H. Hildebrand	
Finnland	S. Tompuri	
Frankreich	J. Loyer	
Großbritannien	T. O'Leary (Vorsitzender)	
Indien	M. Chatterjee	
Italien	M. de Stefano	Raffaele Liguori
Niederlande	W. H. Hulsker (Vizevorsitzender)	
Nigeria	A. E. Okon	
Norwegen	H. Nicolaysen	Augustus Crowo
Philippinen	R. S. Oca	
Senegal	A. M'Baye	
Schweden	Eric Larsson	Gunnar Gustafsson
USA	T. A. Gleason	

### Nächste Sektionskonferenz

Kollege **Santley** teilte mit, daß die Deutsche Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr die Sektion eingeladen habe, ihre nächste Vollkonferenz in Hamburg abzuhalten. Diese Einladung wurde mit Dank zur Kenntnis genommen.

Der **Vorsitzende** beglückwünschte den Kollegen Santley zu seiner Genesung von einer kürzlichen Krankheit und zollte ihm seine Anerkennung für die von ihm während der letzten drei Jahre geleistete Arbeit. Der **Generalsekretär** beglückwünschte den Kollegen O'Leary zu seiner fähigen Führung des Vorsitzes seit seiner Wiederwahl auf dem Helsinki-Kongreß.

**T. O'Leary,**  
Berichterstatler

### Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt

**Kopenhagen, 30. Juli 1965**

Auf der Konferenz war das Zivilluftfahrtpersonal aus insgesamt 14 Ländern vertreten. An ihr nahmen 47 Personen teil.

Den Vorsitz führte Kollege J. K. Post (Niederlande).

Zu Beginn der Konferenz verwies der **Vorsitzende** auf die rapide Entwicklung der Zivilluftfahrt und erklärte, alle Aspekte dieser Entwicklung müßten scharf im Auge behalten werden, um die Interessen des in Frage kommenden Personals zu wahren.

Unter Punkt 1 der Tagesordnung wurde Kollege **J. K. Post** zum Berichterstatler bestimmt.

Sodann wurde der im Tätigkeitsbericht an den Kongreß für die Jahre 1962 bis 1964 enthaltene Teil über die Tätigkeit der Sektion Zivilluftfahrt Punkt für Punkt behandelt.

Bei der Diskussion des Themas «Austausch von Flugzeugen» wurde auf den vom Schwedischen Handelstjänstemannaförbundet eingereichten Entschließungsantrag verwiesen sowie auf einen von Kollege Gill von der Flight Engineers' Association (USA) gestellten Abänderungsantrag. Nachdem Kollege **Lindholm** (Schweden) den Originalwortlaut des Antrages erklärt hatte, beschloß die Sektion, diesen Antrag unter dem nächsten Punkt der Tagesordnung zu behandeln.

*Der im gedruckten Dokument XXVIII C-2 enthaltene Bericht über die Tätigkeit der Sektion Zivilluftfahrt wurde sodann angenommen.*

Daraufhin erfolgte eine Diskussion der einzelnen Punkte des zusätzlichen Tätigkeitsberichtes. Der Sektionssekretär sprach zu verschiedenen Themen, u. a. über die unterschiedlichen Lizenzierungsverfahren für Flugzeug-Wartungsmechaniker. Bei der Diskussion des Themas «Beziehungen zur IAO» erklärte Kollege **Faupl**, die IAO müsse in einer Entschließung dringendst aufgefordert werden, sobald wie möglich geeignete Tagungen für die Behandlung von Zivilluftfahrtsproblemen einzuberufen. Wenn die Sektion keine solche Entschließung an die IAO richte, könne sie von der IAO keine konkreten Resultate erwarten.

Der im zusätzlichen Tätigkeitsbericht enthaltene Vorschlag zur Bildung eines

Sicherheitsausschusses, auf dem die verschiedenen Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals vertreten sind, wurde gutgeheißen.

Daraufhin wurden die zusätzlichen Tätigkeitsberichte angenommen.

Unter dem nächsten Punkt der Tagesordnung (Anträge) wurde die vom Handelstjänstemannaförbundet eingereichte EntschlieÙung betreffend den Austausch von Flugzeugen und dessen Folgen für das Kabinenpersonal in dem Sinne abgeändert, daß die EntschlieÙung auf alle Kategorien des Zivilluftfahrtspersonals zutrifft. Nach Vornahme einiger weiterer Änderungen wurde die EntschlieÙung angenommen.

Sodann wurden die Kollegen **J. K. Post** und **D. S. Tennant** als Vorsitzender bzw. Vizevorsitzender der Sektion vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Die Festlegung des Termins der nächsten Sektionskonferenz wurde dem Sekretariat überlassen, damit diese Konferenz in den Tagungsplan der ITF eingefügt werden könne.

Unter «Verschiedenes» sprach Kollege **Barbier** (Frankreich) über die Schwierigkeiten des französischen fliegenden Personals im Zusammenhang mit der Erlangung einer Löhnerhöhung, die den Arbeitnehmern aller anderen Industrien gewährt, aber dem fliegenden Personal vorenthalten worden war. Kollege **Gill** (amerikanische Flugingenieure) unterbreitete sodann eine Erklärung betreffend das Verfehlen der SAS, an Bord ihrer Flugzeuge als Teil der Cockpitbesatzung speziell befähigte Flugingenieure zu beschäftigen. Er sagte, er wolle diese Erklärung ins Protokoll aufgenommen haben.

Die Erklärung lautet wie folgt:

«Im Hinblick auf die Tatsache, daß die ITF in ihren Richtlinien betreffend die Zusammensetzung der Cockpitbesatzungen auf Führung von Spezialisten als Teil der Cockpitbesatzung dringt, ist die ITF-Sektion Zivilluftfahrt darüber besorgt, daß gewisse Luftfahrtsgesellschaften – z. B. die SAS – sich nicht an dieses Spezialistenkonzept halten. Obwohl die SAS früher auf allen ihren Flugzeugen speziell ausgebildete Cockpitbesatzungsmitglieder beschäftigt hat, tut sie dies nicht auf ihren Düsenflugzeugen.

Dennoch fand die SAS es notwendig, dem Spezialistenkonzept inbezug auf gewisse Flugstrecken insofern beizupflichten, indem sie in gewissen Fällen einen technischen Spezialisten im Cockpit beschäftigt, der den Titel «fliegender Bodenmechaniker» trägt. Bis jetzt ist es nicht gelungen, festzustellen, welche Funktionen dieser fliegende Bodenmechaniker während des Fluges erfüllt. Die Führung dieses fliegenden Bodenmechanikers an Stelle des speziell ausgebildeten Flugingenieurs auf allen Düsenflugzeugen wird dem Spezialistenkonzept der ITF nicht gerecht und stellt eine ernsthafte Bedrohung dieses Konzeptes dar.»

## EntschlieÙungen

### EntschlieÙung betreffend dreigliedrige Zivilluftfahrtskonferenz der IAO

Die Konferenz der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Kopenhagen am 30. Juli 1965,

IM VOLLEN BEWUSSTSEIN des rapiden Tempos der technischen Entwicklung in der internationalen Zivilluftfahrt;

**AUSSERST BESORGT** über das Verfehlen der Internationalen Arbeitsorganisation, den zahlreichen dringenden sozialen Problemen, welche solche Entwicklungen in diesem lebenswichtigen und sich schnell ausdehnenden Transportzweig mit sich gebracht haben, ihre ständige und volle Aufmerksamkeit zu widmen;

**VERWEIST AUF** die Tatsache, daß seit der letzten ad-hoc-Zivilluftfahrtskonferenz der IAO fünf Jahre verstrichen sind und daß selbst in dieser verhältnismäßig kurzen Zeitspanne in der Zivilluftfahrt radikale Umwälzungen eingetreten sind, die sich auf die Arbeitsbedingungen des Zivilluftfahrtpersonals im weitreichenden Maße ausgewirkt und zahlreiche neue Beschäftigungsprobleme mit sich gebracht haben;

**STELLT FEST**, daß sich das Tempo der Entwicklung der Zivilluftfahrt in Zukunft zufolge der Einführung revolutionärer neuer Flugzeugtypen und der zunehmenden Automation in aller Wahrscheinlichkeit beschleunigen wird; und

**ERSUCHT** den Generaldirektor der IAO **DRINGENDST**, sobald wie möglich die Einberufung einer vollen dreigliedrigen Konferenz, auf der die damit verbundenen gegenwärtigen und künftigen sozialen Probleme behandelt werden können, in Erwägung zu ziehen.

#### **Austausch von Flugzeugen und Personal**

Die Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt, versammelt in Kopenhagen am 30. Juli 1965,

**IM HINBLICK** auf die Tatsache, daß Zivilluftfahrtsgesellschaften im Rahmen der zwischen ihnen getroffenen Zusammenarbeitsvereinbarungen fliegendes Personal anderer Gesellschaften beschäftigen, als der des Landes, in dem das Flugzeug, auf dem das fliegende Personal beschäftigt wird, registriert ist;

**STELLT FEST**, daß dieser zunehmende Austausch von Personal nachteilige Folgen auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Cockpitbesatzungen und des Kabinenpersonals der betreffenden Gesellschaften haben kann;

**VERURTEILT** diesen Austausch des Personals;

**FORDERT**, daß alle Mitglieder des fliegenden Personals unter die Bestimmungen der Kollektivverträge fallen sollen, die von der zuständigen Gewerkschaft des Registrierungslandes, in dem das betreffende Personal beschäftigt wird, abgeschlossen worden sind;

**FORDERT WEITERHIN**, daß alle Mitglieder des fliegenden Personals, die an Bord eines Flugzeuges beschäftigt werden, das im Besitz einer gewissen Gesellschaft steht oder von dieser gechartert worden ist oder die Flugnummer dieser Gesellschaft trägt, die gleichen Spezialfunktionen ausüben und die gleichen Befähigungen besitzen sollen wie das fliegende Personal der betreffenden Gesellschaft, und

**ERSUCHT** alle angeschlossenen Zivilluftfahrtsverbände, es ihren Mitgliedern nicht zu gestatten, auf Flugzeugen zu arbeiten, die nicht der sie beschäftigenden Gesellschaft gehören oder von dieser gechartert worden sind.

## Konferenz der Seeleutesektion

Die erste Sitzung der Konferenz fand am Morgen des 30. Juli unter dem Vorsitz des Kollegen D. S. Tennant (Großbritannien) statt. Über 70 Delegierte von 45 Organisationen waren anwesend.

Kollege **Tennant** wurde zum Berichterstatter bestimmt.

Der Bericht und der zusätzliche Bericht über die Tätigkeit der Sondersektion der Seeleute wurden von Kollege **L. White** (ITF-Sekretariat) eingeleitet. Kollege White erklärte, es bestünde nunmehr die Aussicht, daß der Begriff «echter Zusammenhang» ein anerkannter Grundsatz in der internationalen Schifffahrt werden könne, weil es der ITF möglich gewesen sei, über den IBFG durch dessen Vertretung auf der Handels- und Entwicklungskonferenz der UN an die Vereinten Nationen heranzutreten. Gleichzeitig teilte Kollege White mit, daß diese Entwicklungskonferenz eine Schifffahrtsabteilung zu bilden beabsichtige.

**R. Kamisawa** (Japan) brachte Befürchtungen über die kürzliche Eröffnung mehrerer neuer Schiffsregister zum Ausdruck. Er sagte, daß sich dadurch gegebenenfalls die Zahl der Schattenflaggenländer erhöhen könnte. In diesem Falle würde die ITF gegen die in den neuen Registrierungsländern registrierten Schiffe die gleichen Maßnahmen ergreifen müssen wie gegen die übrigen Schattenflaggenschiffe. Kollege **White** teilte mit, daß bereits Maßnahmen gegen einige unter der Flagge Libanons registrierte Schiffe ergriffen worden seien. Falls notwendig, würden auch andere Schiffe in der gleichen Weise behandelt werden.

Zum zusätzlichen Tätigkeitsbericht erklärte Kollege **White**, daß im Jahre 1962 ein Rückgang der Schattenflaggentonnage zu verzeichnen gewesen sei. Seitdem sei jedoch ein drastischer Anstieg eingetreten. Die Gesamttonnage der in Schattenflaggenländern registrierten Handelsschiffe belaufe sich heute auf 20 Millionen BRT. Ein Anstieg von etwa 5 Millionen BRT (33 Prozent) über eine Zeitspanne von 18 Monaten.

Dieser Sachverhalt rufe große Beunruhigung hervor und erfordere intensivere Bemühungen auf dem Gebiete der Schattenflaggenkampagne. Der Erfolg dieser Bemühungen hänge von der Unterstützung der Hafentarbeiter ab.

Auf der letzten Sektionskonferenz der Hafentarbeiter sei diese Frage erneut diskutiert worden. Obwohl die anwesenden Delegierten nicht in der Lage gewesen seien, verbindlich zu versprechen, daß sie zumindest ein Schiff pro Jahr in jedem Land boykottieren würden, hätten sie versprochen, ihr möglichstes zu tun.

Auf den Vorschlag des Kollegen **Raberg** (Schweden), daß die ITF bei der Boykottierung eines Schiffes dessen Reeder zwingen solle, Verträge für seine übrigen Schiffe abzuschließen, erwiderte Kollege **White**, daß die ITF dies bereits tue. Manchmal sei es jedoch sehr schwierig, festzustellen, wieviele Schiffe sich im Besitz einer bestimmten Reederei befinden und ob deren Besatzungen unter anerkannten Kollektivverträgen stehen. Wenn immer dies nicht der Fall sei, bestehe die ITF auf der Abschließung von Verträgen für die übrigen Schiffe.

**N. Walläri** (Finnland) schlug eine Revision des ITF-Vertrages für Panlibhonschiffe vor, um klarzustellen, daß der Vertrag für alle im Besitz der betreffenden Reederei stehenden Schiffe gelte.

**C. Hadjitheodorou** (Griechenland) sprach zu den Bemerkungen des Kollegen Thore (Schweden), der behauptet hatte, daß gewisse Reeder die griechische Flagge als Schattenflagge benutzten. Er sagte, Griechenland sei ein anerkanntes Schifffahrtsland, und soweit er wisse, seien keine im Besitz ausländischer Reeder stehende Schiffe unter der griechischen Flagge registriert. Er und seine Kollegen von der panhellenischen Seeleuteföderation hätten bei der zuständigen Regierungsbehörde keinen Zweifel darüber bestehen lassen, daß sie dies nicht dulden würden. Die griechischen Reeder seien der gleichen Anschauung. Die griechischen Gewerkschaften seien von Anfang an an der Schattenflaggenkampagne der ITF beteiligt gewesen und würden auch weiterhin Boykotte gegen solche Schiffe durchführen.

Sodann erfolgte eine Diskussion über die Bilanz des Seeleute-Wohlfahrtsfonds. Die Sektion beschloß, diese Frage an die gemeinsame Konferenz der Sektion der Seeleute und Hafenarbeiter zu verweisen.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die gemeinsame Konferenz aufzufordern, auf Einberufung einer baldigen Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses zu dringen, damit notwendigenfalls eine Revision des gegenwärtigen Verfahrens für den Abschluß von «Schutzverträgen» vorgenommen werden könne.

**R. Santley** (Sekretariat) sprach zu verschiedenen Punkten des Berichtes über die Tätigkeit der Seeleutesektion. Das Sekretariat sei in Weiterverfolgung einer auf der Kopenhagener Sektionskonferenz vom November 1963 angenommenen EntschlieÙung an die Behörde des St.-Lawrence-Seeweges herangetreten. Die Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers habe die Interessen der Sektion nach bestem Vermögen unterstützt, aber die Behörden seien nicht bereit gewesen, unserem Wunsche nachzukommen. Seitdem seien die Mitgliedsverbände in einem Rundschreiben gefragt worden, ob sie diese Angelegenheit durch die ITF weiterzuverfolgen wünschten. Falls ja, würde das Sekretariat weitere Anweisungen benötigen. Bei der IAO habe die ITF auf Einberufung einer baldigen Sitzung der Joint Maritime Commission gedrungen. Dies werde jedoch nicht vor 1967 möglich sein, da zunächst die ebenfalls sehr wichtige Sitzung des Binnenverkehrsausschusses stattfinden müsse.

Inbezug auf eine EntschlieÙung der Kopenhagener Sektionskonferenz zur Frage der Automation des Schiffsbetriebes erklärte der Sektionssekretär, daß das Sekretariat die IAO ersuchen werde, in dieser Angelegenheit an die IMCO heranzutreten, um die Bildung eines gemeinsamen Ausschusses herbeizuführen.

Da es nicht möglich war, die noch zu behandelnden Punkte der Tagesordnung in der noch zur Verfügung stehenden Zeit zu diskutieren, wurde beschlossen, daß in der zweiten Kongreßwoche eine weitere Sitzung der Konferenz stattfinden sollte.

Die Konferenz trat erneut am Nachmittag des 3. August zusammen. Vor Wiederaufnahme der Diskussion des Tätigkeitsberichtes nahm die Konferenz einen kurzen Bericht des Herrn **Dunand** (IAO) über die Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation auf dem Gebiete der Schifffahrt entgegen.

Mit Bezug auf Punkt 155 des Tätigkeitsberichtes (Dok. XXVIII C-2) erklärte Kollege **S. B. Larsen**, man habe in der unter diesem Punkt erwähnten EntschlieÙung zum Ausdruck bringen wollen, daß die Bedienung der elektronischen Navigationshilfen entsprechend ausgebildeten Navigationsoffizieren anvertraut werden sollte. Die Wartung und Instandhaltung solcher Geräte sei jedoch Sache der entsprechend ausgebildeten Funkoffiziere. Er bat um Protokollierung dieser Berichtigung. Sodann legte Kollege Larsen einen



Entschließungsantrag vor, in dem die Besorgnis der Sektion darüber zum Ausdruck gebracht wurde, daß in einigen Ländern eine Tendenz zur Einführung von Radiotelephongeräten an Stelle der gegenwärtigen Funkgeräte besteht, um speziell ausgebildetes Funkpersonal einzusparen.

**O. Tennfjord** (Norwegische Steuerleute) sagte, seine Organisation dissoziierte sich von der auf der Funkoffizierskonferenz vom Juli 1964 angenommenen Entschließung über die Ausbildung von Funkoffizieren. Die norwegischen Navigationsoffiziere erhielten eine Ausbildung, die es ihnen ermögliche, solche Geräte nicht nur zu bedienen, sondern auch instand zu halten. Auf vielen Schiffen würden überhaupt keine Funkoffiziere mehr geführt. In seiner Einleitung zur Diskussion des Punktes 156 (asiatische Seeleute) des gedruckten Tätigkeitsberichtes gab Kollege **C. Blyth** (ITF-Vertreter für Hongkong) einen mündlichen Bericht. Er sagte, die Aussichten auf Bildung starker demokratischer Seeleuteverbände in Hongkong seien nicht sehr günstig. Die Konferenz beschloß, dem Sekretariat zu empfehlen, die Mitgliedschaft der Amalgamated Seafarers' Union of Hongkong zur ITF als beendet zu erklären. Mehrere Delegierte waren der Ansicht, daß drastischere Maßnahmen zur Lösung des Problems der asiatischen Seeleute ergriffen werden müßten. Diese Maßnahmen sollten vom Fair-Practices-Ausschuß in der gleichen Weise geplant und koordiniert werden, wie die Kampagne gegen die Schattenflaggenschiffe. **Der Generalsekretär** (P. de Vries) sagte, die Ziele der zu ergreifenden ITF-Maßnahmen seien zwar in beiden Fällen die gleichen, aber das Problem der Schattenflaggenschiffe und das der Beschäftigung asiatischer Seeleute seien grundverschieden. Der Fair-Practices-Ausschuß sei daher nicht geeignet, sich mit beiden Fragen zu befassen.

Die Sektion beschloß, daß die ITF eine Sondersitzung einberufen soll, auf der Maßnahmen zur Bekämpfung der in Hongkong vorherrschenden Korruption geplant werden sollen. Der Fair-Practices-Ausschuß soll sich weiterhin mit dem Problem der Schattenflaggenschiffe befassen.

**Der Sekretär der Sondersektion** der Seeleute sprach sodann über eine neue Reederei, World Wide Shipping Company genannt. Er wollte wissen, ob es die Sektion als wünschenswert betrachte, daß die ITF mit dieser Reederei eine Vereinbarung treffe. Die Sektion war der Ansicht, daß diese Angelegenheit vorläufig nicht weiterverfolgt werden sollte, bis weitere Informationen über die Reederei vorliegen.

**J. Buquet** (Niederlande) berichtete über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Europort-Wohlfahrtsprojekt. Die Niederländische Wohlfahrtsstiftung habe seinem Verband mitgeteilt, daß in der zweiten Oktoberhälfte eine Sitzung der an dem Projekt gegebenenfalls interessierten Wohlfahrtsorganisationen und -instanzen stattfinden werde. Er ersuchte die ITF, die in Frage kommenden Organisationen zur Teilnahme an dieser Sitzung zu bewegen.

**Der Sektionssekretär** (R. Santley) berichtete sodann über den kürzlichen Abschluß eines Internationalen Abkommens betreffend die Erleichterung der Zollformalitäten für Seeleute-Wohlfahrtsmaterial. Das Abkommen sei unter den Auspizien des Rates für Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens abgeschlossen worden, und zwar in Weiterverfolgung einer Entschließung einer früheren Sitzung der Joint Maritime Commission der IAO. Die Konferenz ersuchte das Sekretariat, diesen Instanzen für ihre prompte Behandlung dieses Problems zu danken.

### **Eingereichte Anträge**

Alle in Weiterverfolgung der eingereichten Anträge angenommenen Entschlieungen sind im Anhang zum vorliegenden Bericht wiedergegeben.

### **Wahl des Vorsitzenden und Vizevorsitzenden**

Kollege **D. S. Tennant** (Großbritannien) wurde erneut zum Vorsitzenden gewählt. Kollege **J. Curran** (USA) wurde zum Vizevorsitzenden gewählt.

### **Wahl des Sektionsausschusses**

Der neue Ausschub der Seeleutesektion setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

<i>Land</i>	<i>Mitglieder</i>
Argentinien	A. Monestina, E. Venturini
Belgien	R. Dekeyzer, W. Cassiers
Britisch Guyana	W. Carrington
Columbia	E. Vanegas
Dänemark	S. From Andersen, E. Berthelsen
Deutschland	H. Hildebrand, H. Wiemers
Estland	N. Metslov, G. Jerem
Finnland	Y. Fyhrqvist, N. Wllri
Frankreich	G. Gendron
Griechenland	C. Hadjitheodorou, D. Meletis (Stellvertreter: P. Kalapothakis)
Grobritannien	W. Hogarth, D. S. Tennant (Vorsitzender)
Indien	K. K. Khadilkar, B. Majumder
Israel	Z. Barasch, B. Leviant
Italien	G. Lagorio, F. Giorgi
Japan	A. Kamisawa, M. Kaneko
Niederlande	D. Opmeer, W. C. van Zuylen
Norwegen	Th. Snsteby, Ole Tennfjord
Philippinen	R. S. Oca, G. S. Oca
Schweden	W. Hadrup, J. Thore
Schweiz	K. Rebsamen
Senegal	A. M'Baye, S. Saar
Trinidad	G. Munroe
USA	J. Curran (Stellvertreter: S. Wall) P. Hall (Stellvertreter: C. Tanner)

Weitere Nominierungen können schriftlich eingereicht werden.

**D. S. Tennant,**  
Berichterstatter

### **Entschlieungen**

#### **1. Funktelegraphie**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

**BRINGT SEINE BESORGNIS** über die in einigen Schiffahrtsländern erkenntliche Tendenz **ZUM AUSDRUCK**, die gegenwärtigen Funkgeräte durch Radiotelephon (Sprechfunkanlagen) zu ersetzen, um die Beschäftigung speziell ausgebildeten Funkpersonals zu ersparen, wodurch das Sicherheitsniveau der Schiffahrt beeinträchtigt wird;

**VERURTEILT** im besonderen die Tatsache, daß in einigen skandinavischen Ländern von der Vorschrift, daß Schiffe von über 1600 BRT im internationalen Verkehr mit Funkgeräten ausgestattet sein müssen, trotz der Proteste der in Frage kommenden Funkoffiziersverbände weiterhin Ausnahmegewilligungen auch in Fällen gewährt worden sind, in denen dies dem Sinne und der Absicht der Funkvorschriften des Internationalen Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) widerspricht.

Der Kongreß **STELLT** weiterhin **MIT BESORGNIS FEST**, daß versucht worden ist, auf den bis zu 3000 BRT großen, im nordost-englischen Küstenverkehr zum Einsatz gelangenden Schiffen die Verwendung von Funkgeräten und die Beschäftigung von Funkoffizieren einzustellen. Im Hinblick auf die Verkehrsdichte, die bestehenden Verbindungen mit dem Lande und das häufige Auftreten von Nebel, Stürmen und anderen gefährlichen Wettererscheinungen würde eine solche Maßnahme die Sicherheit dieser Schiffe ernstlich beeinträchtigen und darüber hinaus das durch die Schließung mehrerer Peilstationen bereits geschwächte Notsignalmnetz weiter schwächen.

Der Kongreß **BEKRÄFTIGT** die von der ITF-Funkoffizierskonferenz im Juli 1964 zur Frage der Funktelegraphie und Radiotelephonie angenommene Entschliebung und fordert die angeschlossenen Seeleuteverbände auf, bei den zuständigen Regierungsinstanzen ihrer Länder auf Befolgung der Funkvorschriften des Abkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens zur See (1960) zu dringen und die Aufmerksamkeit der IMCO auf die Nichtbefolgung dieser Vorschriften durch andere Länder zu lenken, damit die IMCO geeignete Abhilfsmaßnahmen in die Wege leiten kann.

Weiterhin erklärt sich die ITF bereit, die diesbezüglichen Bemühungen der ihr angeschlossenen Seeleuteorganisationen mit allen Mitteln zu unterstützen.

## **2. IAO-Schiffahrts-Übereinkommen**

Der 23. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 23. Juli bis 6. August 1965,

**VERWEIST AUF** die Tatsache, daß die ITF mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) seit deren Gründung eng zusammengearbeitet hat und daß es den freien Seeleuteorganisationen der Welt durch die ITF und ihre Bemühungen innerhalb der IAO möglich gewesen ist, die Annahme zahlreicher Übereinkommen und Empfehlungen für den Schutz der Seeleute zu bewirken;

**STELLT FEST**, daß diese IAO-Instrumente bei den kollektiven Bemühungen der Seeleute zur Sicherstellung besserer Arbeits- und Lebensbedingungen und zur Förderung des fairen Wettbewerbs in der internationalen Schiffahrt noch immer eine wichtige Rolle spielen;

*ANERKENNT*, daß den Seeleuten durch die effektive Ausnutzung der Verfahren und Mittel der Internationalen Arbeitsorganisation auf weltweiter Ebene konkrete Verbesserungen sichergestellt werden können;

*STELLT* jedoch *FEST*, daß die allgemeine Erfüllung der von den internationalen Vertretern der drei Gruppen (Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer) festgelegten sozialen Normen in gewisser Hinsicht durch das Verfehlen gewisser Regierungen, wichtige IAO-Schiffahrtsübereinkommen zu ratifizieren, verzögert worden ist.

Aus diesem Grund

*FORDERT* der Kongreß die der ITF angeschlossenen Seeleuteverbände *AUF*, die zuständigen Regierungsinstanzen und Arbeitgeber ihrer Länder zu bewegen, alle erforderlichen Maßnahmen für die Erfüllung von IAO-Beschlüssen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zu treffen und

*FORDERT* die ITF *AUF*, den Verwaltungsrat der IAO zu ersuchen, eine Änderung des Artikels 19 der IAO-Satzungen (betreffend die Berichterstattung der IAO-Mitgliedsstaaten über die Ratifizierung und Erfüllung von IAO-Instrumenten) vorzunehmen, um diesen Artikel wirksamer zu machen.

### **3. Küstenschiffahrt und Seenahverkehr**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESORGT* über den unfairen Wettbewerb, dem sich die in der nordwesteuropäischen Küstenschiffahrt und im Seenahverkehr zum Einsatz gelangenden Schiffe oft gegenübergestellt sehen,

*STELLT FEST*, daß dieser unfaire Wettbewerb sich nachteilig auf die Heuern und Arbeitsbedingungen des in Frage kommenden Personals auswirken kann, und

*ERSUCHT* das Sekretariat dringend:

- a) eine Untersuchung des gegenwärtigen Sachverhaltes vorzunehmen und das Ergebnis dieser Untersuchung an die interessierten Mitgliedsverbände weiterzuleiten und
- b) Vorkehrungen für die Einberufung einer regionalen Konferenz zur Behandlung dieses Problems zu treffen.

### **4. Arbeitszeit an Bord von Schiffen**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

nach Entgegennahme von Berichten der argentinischen Seeleutevertreter, aus denen sich ersehen läßt, daß im Vergleich zu den an Land befindlichen Industrien während der letzten fünf Jahre wenig oder gar nichts zur Beschränkung der Arbeitszeit an Bord argentinischer Schiffe getan worden ist,

*STELLT FEST*, daß die argentinischen Seeleute nicht unter den Teil der argentinischen Arbeitsgesetzgebung fallen, welcher eine Arbeits-

woche von fünf 8-Stunden-Tagen und einen halben Tag an Samstagen vorschreiben, obwohl die staatliche Gesetzgebung für alle Arbeiter einen 8-Stunden-Tag vorsieht;

*STELLT* weiterhin *FEST*, daß die Seeleute zahlreicher Schiffahrtsländer auf See eine 44-Stunden-Woche arbeiten und in einigen Fällen sogar eine 40-Stunden-Woche, und daß sie für Arbeit an den zwei bzw. eineinhalb restlichen Tagen des Wochenends eine angemessene Entschädigung erhalten;

*IST DER ANSICHT*, daß ein führendes Schiffahrtsland wie Argentinien fortschrittliche Arbeitsbedingungen für Seeleute vorschreiben sollte;

*FORDERT* die argentinischen Reeder und Schiffahrtsbehörden *AUF*, geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Arbeitsbedingungen und Kollektivverträge betreffend die Arbeitszeit zur See an die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsgesetzgebung vergleichbarer Schiffahrtsländer zu ergreifen und verspricht, die argentinischen Seeleuteorganisationen in ihrem Kampf zur Erreichung dieser Ziele nach bestem Vermögen zu unterstützen.

##### **5. Beschäftigungssicherheit**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

nach Entgegennahme von Berichten der argentinischen Seeleutevertreter über den Mangel an Bestimmungen betreffend die Sicherung des Arbeitsverhältnisses der in der argentinischen Schifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer,

*STELLT FEST*, daß solche Beschäftigungssicherheits-Vorschriften für Seeleute in einer oder der anderen Form in zahlreichen Schiffahrtsländern bestehen;

*IST DER ANSICHT*, daß ein führendes Schiffahrtsland wie Argentinien ebenfalls Schritte zur Sicherung des Arbeitsverhältnisses der auf seinen Schiffen dienenden Seeleute unternehmen sollte;

*FORDERT* die argentinischen Reeder und Schiffahrtsbehörden *auf*, geeignete Maßnahmen zur Behebung dieses sozialen Mangels der argentinischen Schifffahrt in die Wege zu leiten und

*VERSPRICHT*, die argentinischen Seeleuteorganisationen in ihrem Kampf zur Erreichung dieser Ziele nach bestem Vermögen zu unterstützen.

##### **6. Betreuung der Seeleute im Hafen**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESORGT* über die in den Häfen einiger Länder zu verzeichnende Beschränkung der Bewegungsfreiheit von Seeleuten,

**STELLT FEST**, daß die betreffenden Seeleute aufgrund dieser Beschränkung oft nicht in der Lage sind, ihren Hafenuurlaub zu genießen oder gegebenenfalls die erforderliche medizinische Behandlung zu erhalten und daß diese Beschränkung auch die auf dem Schiff der betreffenden Seeleute zu verrichtenden administrativen Arbeiten erschwert;

**FORDERT** die ITF und die in Frage kommenden Mitgliedsverbände **AUF**, an die Regierungen jener Länder heranzutreten, in denen solche Beschränkungen bestehen, um die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit der Seeleute sicherzustellen.

### **7. Grancolombiana-Arbeitskonflikt**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

**STELLT FEST**,

- daß die zwei der ITF angeschlossenen Seeleuterverbände ANEGRA und UNIMAR seit über drei Jahren in einen bitteren Arbeitskonflikt mit der Grancolombiana-Reederei verwickelt sind, deren hartnäckige und gewerkschaftsfeindliche Haltung die Behebung der seit langem bestehenden Beschwerden verhindert;
- daß die Grancolombiana-Reederei ihre reaktionäre Politik weiterverfolgt, Vergeltungsmaßnahmen gegen Gewerkschaftsfunktionäre und gewöhnliche Gewerkschaftsmitglieder ergreift, gegen wichtige Bestimmungen der Arbeitsgesetzgebung verstößt und die bestehenden gesetzlich anerkannten Kollektivverträge über Löhne, Zulagen und Arbeitsbedingungen willkürlich verletzt;
- daß sich die Grancolombiana-Gesellschaft trotz den wiederholten Bemühungen unserer Mitgliedsverbände und unseres lateinamerikanischen Regionalbüros zur Herbeiführung einer befriedigenden Beilegung des oben erwähnten Arbeitskonfliktes nicht nur geweigert hat, den zu Beschwerden Anlaß gebenden Mißständen abzuhelpfen, sondern ihre gewerkschaftsfeindliche Politik durch die willkürliche Reduzierung der Schiffsbesatzungen und durch Entlassungen und Anwendung anderer Einschüchterungsmethoden intensiviert hat;

**BESCHLIESST**, den Generalsekretär der ITF zu bevollmächtigen, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, einschließlich der eventuellen Verhängung eines Boykottes über die Schiffe der Grancolombiana-Gesellschaft, zu versuchen, eine befriedigende Lösung dieses Konfliktes herbeizuführen.

### **Konferenz der Hochseefischersektion**

Die Konferenz der Hochseefischersektion fand am Nachmittag des 31. Juli statt. Anwesend waren Delegierte aus Argentinien, Belgien, Deutschland, Finnland, Großbritannien, Island, Japan, Norwegen, den Niederlanden und Senegal.

## **Wahl des Berichterstatters**

**E. Haugen** (Norwegen) wurde zum Berichterstatter gewählt.

## **Tätigkeitsbericht**

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte gutgeheißen:

### **a) Sektionskonferenz**

Kollege **Sigurdsson** lud die Sektion ein, ihre nächste Konferenz in Reykjavik (Island) abzuhalten. Die Sektion beschloß, den Vorstand zu ersuchen, der Annahme dieser Einladung zuzustimmen.

### **b) Vorbereitende technische IAO-Konferenz über Fischereifragen**

Nachdem die Sektion von dem Termin dieser Konferenz (18. Oktober 1965, Genf) Kenntnis genommen hatte, wurde beschlossen, daß am 16. Oktober 1965 eine Vorbesprechung der Delegierten der ITF-Mitgliedsverbände und anderer anerkannter Gewerkschaften stattfinden sollte, um eine gemeinsame Stellungnahme zu den auf der Tagesordnung dieser Konferenz stehenden Punkten zu erzielen.

### **c) Entwurf eines Sicherheits-Handbuches**

Der **Sektionssekretär** versprach, zu versuchen, den interessierten Mitgliedsverbänden Exemplare des im Tätigkeitsbericht erwähnten Sicherheits-Handbuches für die Hochseefischerei zu beschaffen.

### **d) Fischereigrenzen**

Der Präsident des Finnischen Seeleuteverbandes, Kollege **Wälläri**, dessen Verband kürzlich begonnen hat, Hochseefischer zu organisieren, sprach über die in seinem Land bestehenden Schwierigkeiten in bezug auf die Frage der Fischereigrenzen.

In Beantwortung einer Frage des Kollegen H. Wiemers teilte der **Sektionssekretär** mit, daß die gemeinsamen Bemühungen der ITF und des IBFG in bezug auf einen Vorschlag zur Einberufung einer dritten Uno-Seerechtskonferenz zur Regelung des Problems der Fischereigrenzen bis jetzt erfolglos geblieben seien. Er fügte hinzu, daß das gewünschte Resultat nur durch starken Druck seitens der interessierten Regierungen herbeigeführt werden könne.

**P. Venturini** (Argentinien) sagte, sein Verband unterstütze den Vorschlag der übrigen lateinamerikanischen Verbände zur Festlegung einer 200-Meilen-Fischereigrenze. Ihm wurde erklärt, daß dies der Politik der Sektion widerspreche, die das 6+6-Konzept unterstütze und die willkürliche Änderung der Fischereigrenzen verurteile.

## **Wahl des Vorsitzenden und Vizevorsitzenden der Sektion**

Kollege **Einar Haugen** (Norwegen) wurde als Vorsitzender wiedergewählt.  
Kollege **R. Dekeyzer** wurde zum Vizevorsitzenden gewählt.

## **Wahl des Sektionsausschusses**

Aufgrund der vorliegenden Nominierungen wurde folgende Zusammensetzung des Sektionsausschusses gutgeheißen:

<i>Land</i>	<i>Mitglied</i>
Argentinien	Juan Carlos Ruiz
Belgien	R. Dekeyzer
Dänemark	Børge Jensen
Deutschland	H. Wiemers
Färöer	J. Jakupstovu
Finnland	B. Johansson
Großbritannien	P. Henderson
Island	J. Sigurdson
Japan	G. Nakumo
Niederlande	J. Buquet
Norwegen	Einar Haugen (Vorsitzender)
Senegal	Amadou M'Baye

## **Verschiedenes**

a) Die Konferenz nahm folgende Ratifizierungen der unten erwähnten IAO-Übereinkommen vom Jahre 1959 zur Kenntnis:

Nr. 112 Mindestalter der Hochseefischer:

Albanien, Belgien, Bulgarien, China, Dänemark, Deutschland, Guatemala, Guinea, Israel, Jugoslawien, Costa Rica, Liberien, Mexiko, Mauretanien, Niederlande, Norwegen, Peru, Spanien, Tunesien. (Insgesamt 21 Länder.)

Nr. 113 Ärztliche Untersuchung der Hochseefischer:

Belgien, Brasilien, Bulgarien, China, Guatemala, Guinea, Jugoslawien, Costa Rica, Liberien, Peru, Spanien und Tunesien. (Insgesamt 12 Länder.)

Nr. 114 Heuerverträge der Hochseefischer:

Belgien, China, Deutschland, Guatemala, Guinea, Italien, Jugoslawien, Costa Rica, Liberien, Mauretanien, Peru, Spanien und Tunesien.

Die Sektionsmitglieder jener Länder, deren Regierungen die obengenannten Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, wurden gebeten, auf Ratifizierung der Übereinkommen zu dringen.

b) Der Vertreter des Argentinischen Hochseefischerverbandes sprach über die Schwierigkeiten der Hochseefischer seines Landes, die für ihre Arbeit einen Fanganteil erhielten und aus diesem Grunde nicht als Lohnverdiener betrachtet würden, was wiederum zur Folge habe, daß sie keinen Anspruch auf die sozialen Leistungen hatten, die anderen Arbeitern aufgrund der Bestimmungen der argentinischen Sozialversicherungsgesetzgebung zustünden. Die Arbeitgeber hätten sich der gewerkschaftlichen Organisation der Hochseefischer energisch widersetzt. Aus diesem Grunde sei es sehr schwierig, Kollektivverträge für Hochseefischer abzuschließen oder ihnen irgendwelche Sozialversicherungsrechte sicherzustellen.

Der Sektionssekretär versprach, dem argentinischen Verband Exemplare des



Internationalen Hochseefischerprogrammes zuzustellen sowie einen Bericht, aus dem sich ersehen läßt, inwiefern dieses Programm in den verschiedenen Ländern erfüllt worden ist.

**Einar Haugen,**  
Berichterstatter

## **Sektionskonferenz der Eisenbahner**

135 Delegierte und Beobachter traten am 30. Juli um 9 Uhr zur Sektionskonferenz zusammen. Verbände aus den folgenden 26 Ländern waren vertreten: Österreich, Korea, Belgien, Schweden, Dänemark, Schweiz, Uganda, Japan, Bundesrepublik Deutschland, Türkei, Venezuela, Argentinien, Spanien (Exil), Indien, Kenia, USA, Niederlande, Großbritannien, Frankreich, Luxemburg, Norwegen, Sierra Leone, Nigerien, Finnland, Malaysien, Griechenland.

Kollege **Robert Degris** (FO, Frankreich), Sektionspräsident, führte den Vorsitz. Die Kollegen B. Jonckheere, vom Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF), und H. J. Kanne (Niederlande), früheres Mitglied des ITF-Vorstandes, folgten den Verhandlungen als Gäste. Der Präsident der ITF, Kollege H. Düby, und der Generalsekretär, Kollege P. de Vries, waren vorübergehend anwesend.

### **Wahl des Berichterstatters**

Nach einer kurzen Begrüßung und der Bekanntgabe einiger Mitteilungen wurde, auf Vorschlag des Kollegen Haudenschild, der Vorsitzende zum Berichterstatter gewählt.

### **Tätigkeitsbericht**

Fragen der Eisenbahnersektion werden im gedruckten Tätigkeitsbericht unter den Punkten 67 bis 92 und 193 bis 205 behandelt. Der Vorsitzende stellte Punkt für Punkt zur Diskussion.

Unter Punkt 69 äußerte sich der **Vorsitzende** kurz zu den letzten Bemühungen in bezug auf die Einführung der automatischen Kupplung bei den europäischen Eisenbahnen, worauf sich die Kollegen **Kieboom** (Niederlande) und **Alvares** (Indien) zum Thema äußerten. Der erstere wünschte eine engere Zusammenarbeit mit der UIC, während Kollege Alvares auf die hohe Zahl der Arbeitsunfälle bei den indischen Eisenbahnen hinwies.

Unter Punkt 90 orientierte der **Sektionssekretär** über die Vorarbeiten einer Arbeitsgruppe für eine Untersuchung der Besoldungs- und Lohnstrukturen bei den Eisenbahnen. Er verdankte die Mitarbeit der Verbände und stellte die Aussendung eines Fragebogens für die nahe Zukunft in Aussicht. Die Kollegen **Gupta** (Indien) und **Okei-Achamba** (Nigerien) wiesen auf die sehr unbefriedigenden Verhältnisse in ihren Ländern hin. Der letztere unterstrich die dringende Notwendigkeit vermehrter technischer und finanzieller Unterstützung der afrikanischen Verbände. **S. Akova** (Türkei) betonte die Notwendigkeit der Verkehrskoordinierung, um die Eisenbahnen in die Lage zu versetzen, ihr Personal besser zu entlohnen.

Unter Punkt 193 forderte **R. Decoudun** (Eisenbahnbeamte, Frankreich), daß sein Verband, der keiner nationalen Dachorganisation angehört, an den Arbeiten des Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses der Gemeinschaft beteiligt werde. Auf jeden Fall sei eine bessere Orientierung seines Verbandes

über die Tätigkeit der ITF-Verbände in diesem Ausschuß notwendig. Kollege **Seibert** (CdED, Bundesrepublik Deutschland) lud den Kollegen Decoudun ein, sein Begehren an den Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuß der Gemeinschaft (ITF) zu richten. Außerdem forderte er das ITF-Sekretariat auf, die an den Arbeiten dieses Ausschusses nicht beteiligten Verbände Europas vermehrt über das Fortschreiten der Arbeiten zu orientieren.

Unter Punkt 205 verwies der **Sektionssekretär** auf den im Jahre 1966 fällig werdenden Kongreß der Internationalen Eisenbahner-Kongreßvereinigung (IRCA). Er forderte alle ITF-Verbände auf, bei ihren Eisenbahnverwaltungen darauf zu dringen, daß Gewerkschaftsvertreter in die Delegation zu diesem Kongreß aufgenommen werden.

Abschließend ersuchte Kollege **Vizcaino** (Spanien, Exil) die ITF, den Bemühungen seiner Organisation zur Befreiung Spaniens weiterhin ihre Unterstützung zu geben. Kollege **Packirisamy** (Malaysien) wies auf die Notstandsgesetzgebung seiner Regierung hin, die die Freiheit und Handlungsfähigkeit der Gewerkschaftsbewegung außerordentlich stark einschränke. Er ersuchte die ITF, den Bemühungen seines Verbandes zur Überwindung dieser Schwierigkeiten beizustehen. Kollege **Kieboom** dankte für den ausführlichen Tätigkeitsbericht und ersuchte den Sektionsausschuß und das Sekretariat, Wege für eine bessere Koordinierung der Tätigkeit und für fruchtbare Kontakte unter den Verbänden zu prüfen.

Hierauf wurde der Tätigkeitsbericht einstimmig gutgeheißen und verdankt.

### **Sozialcharta der Eisenbahner**

Der **Sektionssekretär** dankte einleitend den Verbänden, die bei der Erstellung des vorliegenden Berichtes mitgearbeitet hatten. Es sei jedoch notwendig, daß sich einerseits mehr Verbände über die Entwicklungen in ihrem Land äußern und daß andererseits das Sekretariat der ITF aus solchen Berichten die geeigneten Schlüsse ziehe und den Verbänden das Ergebnis so präsentiere, daß zwischen den einzelnen Ländern Vergleiche gezogen werden können.

Nach einem Appell des **Vorsitzenden** an die Verbände, laufend über die Auswirkungen der Rationalisierung und Modernisierung an das ITF-Sekretariat zu berichten, wurde der vorgelegte *Bericht genehmigt*.

### **Internationale Kundgebung**

Der **Sektionssekretär** verwies einleitend auf die Entwicklungen und Diskussionen zu dieser Frage, die zusammenfassend unter den Punkten 70, 73 und 85 des Tätigkeitsberichtes enthalten sind. Die vom Sektionsausschuß im November 1964 eingesetzte Arbeitsgruppe, bestehend aus den Kollegen Degris, Greene, Tonneaux, Eichinger und dem Sektionssekretär, habe die konkreten Vorschläge für die Durchführung eines «Jahres der Eisenbahner» ausgearbeitet. Der Vorstand der ITF habe den Vorschlägen Ende Mai 1965 zugestimmt, die endgültige Beschlußfassung und die Ausführung der Kampagne jedoch der Eisenbahnersektion überlassen. Die Vorschläge der Arbeitsgruppe seien im Rundschreiben vom 27. Mai 1965 enthalten.

Der Sektionsausschuß habe am Vorabend der Konferenz die Möglichkeiten der Durchführung einer solchen Kampagne im Jahre 1966 diskutiert. Der Ausschuß habe Zweifel, daß die noch verbleibende Zeit für die Vorbereitung ausreichend sei. Außerdem bestehe noch keine Klarheit darüber, ob alle

Verbände in einer von ihnen selbst zu wählenden Form an der Aktion teilnehmen würden.

Die Konferenz müsse nun entscheiden, ob sie die Durchführung der vorgeschlagenen Kundgebung wünsche oder nicht. Wenn sie sie wünsche, dann habe sie zu beschließen, in welchem Jahr sie durchzuführen sei.

An der Aussprache beteiligten sich die Kollegen **Seibert** (Bundesrepublik Deutschland), **Ferreya** (Fraternidad, Argentinien), **Greene** (NUR, Großbritannien), **Kolare** (Schweden), **Ulbrich** (Österreich), **Oliver** (RLEA, USA) und **Hoda** (Indien).

Präsident **Degrís** faßte die Diskussion zusammen und schlug der Konferenz folgenden Beschluß vor:

1. Die Kampagne wird im Sinne der Vorschläge der Arbeitsgruppe durchgeführt.
2. Für die Durchführung wird das Jahr 1967 in Aussicht genommen.
3. Alle angeschlossenen Verbände sind ausführlich zu orientieren. Sie sollen dem Sekretariat ihre Auffassungen zur Kampagne selbst und über die Art der Durchführung zustellen, wie sie in jedem Land in Aussicht genommen würde.
4. Die nächste Sektionskonferenz soll über die eingegangenen Stellungnahmen orientiert werden und die sich daraus ergebenden Beschlüsse fassen.

*Die Konferenz stimmte zu.*

#### **Datum und Ort der nächsten Sektionskonferenz**

Der *Vorsitzende* orientierte die Konferenz über die von den italienischen Verbänden SAUFI und SIUF eingegangene Einladung, die nächste Sektionskonferenz in Rom durchzuführen. Er verdankte die Einladung und beantragte namens des Sektionsausschusses, dem Vorstand der ITF zu beantragen, die Konferenz in der Woche des 19. Juni 1966 in Rom durchzuführen.

*Die Konferenz stimmte zu.*

Eine von der türkischen Eisenbahnerföderation später eingegangene Einladung, eine Sitzung des Sektionsausschusses oder eine Sektionskonferenz in der Türkei durchzuführen, wurde vom Vorsitzenden bestens verdankt. Diese Einladung soll für eine spätere Gelegenheit reserviert bleiben.

#### **Wahl des Sektionspräsidenten**

Kollege **Degrís** gab der Konferenz bekannt, daß er am Vorabend den Sektionsausschuß davon in Kenntnis gesetzt habe, daß er aus persönlichen Gründen als Vorsitzender und Mitglied des Sektionsausschusses zurücktreten möchte. Aus diesem Grunde habe er dem Sektionsausschuß vorgeschlagen, den bisherigen Vizepräsidenten, Kollege Sidney Greene, Generalsekretär der britischen NUR, zum Präsidenten zu wählen.

*Kollege Greene wurde einstimmig und mit Applaus gewählt.*

Der *Vorsitzende* schlug weiter vor, den Kollegen Emil Haudenschild, Vizepräsident des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, zum Vizepräsidenten der Sektion zu wählen.

*Kollege Haudenschild wurde ebenfalls einstimmig und mit Applaus gewählt.*

## Wahl des Sektionsausschusses

Die eingereichten Vorschläge ergaben die nachstehende Zusammensetzung des Sektionsausschusses. Wo lediglich der Name des Landes erwähnt ist, wird der Name des vom betreffenden Verband vorgeschlagenen Mitglieds oder stellvertretenden Mitglieds später bekanntgegeben.

Land	Mitglied	Stellvertreter
<b>A. Europa</b>		
Großbritannien	S. Greene (NUR) Präsident	J. G. Bothwell (TSSA)
Schweiz	E. Haudenschild Vizepräsident	—
Deutschland	F. Berger	F. Eichinger W. Matthies (ÖTV)
Österreich	E. Ulbrich	—
Benelux	P. Potums (Belgien)	G. J. H. Alink (Niederlande)
Skandinavien	E. Svensson (Schweden)	E. G. Petersen (Dänemark)
Frankreich	L. Buonaccorsi (FO)	G. Thevenet (Cadres)
Italien	B. Costantini (SAUFI)	S. Balsamo (SIUF)
Türkei	Serafettin Akova	Nezihi Timucin
<b>B. Nordamerika</b>		
USA	D. S. Beattie	L. Zosel
Kanada	F. H. Hall	—
<b>C. Lateinamerika</b>		
Argentinien, Chile, Uruguay	C. R. Ferreyra (Argentinien)	(Uruguay)
Bolivien, Peru	(Peru)	(Bolivien)
Kolumbien, Ekuador, Venezuela	A. Salinas (Venezuela)	(Kolumbien)
Mexiko, Zentralamerika	(Mexiko)	(Costa Rica)
<b>D. Asien</b>		
Japan	K. Suzuki	S. Soda
Indien	Priya Gupta	M. S. Hoda
Indonesien	R. A. Santoso	—
Malaysien	S. Packirisamy (RUM)	—
Korea	Lee Chan Hyuk	Suh Jun Kyung
<b>E. Afrika</b>		
Ostafrika	H. Luande (Uganda)	B. B. Thaker (Kenia)
Zentralafrika	(Rhodesien)	(Malawi)
Westafrika	E. C. Okei-Achamba (Nigerien)	Prince Samuel Mammah (Sierra Leone)
Nordafrika	(Tunesien)	

## Verschiedenes

Präsident **Degrís** beantragte, die dem Kongreß eingereichten Entschließungen 4, 5 und 6 (Dokument XXVIII C-6) zuhanden des Entschließungsausschusses gutzuheißen.

**Kieboom** (Niederlande) gab namens seiner Delegation bekannt, daß er die Entschließung Nr. 4, die von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands zur Verkehrspolitik eingereicht worden sei, nicht unterstützen könne. Die Konferenz stimmte dem Antrag des Vorsitzenden zu und nahm von der Erklärung der niederländischen Delegation Kenntnis.

**Ulbrich** (Österreich) verwies auf die Dringlichkeit, für den Sektionssekretär einen geeigneten Ersatz zu finden, sofern Kollege Imhof diesen Posten verlassen sollte. Er wünschte Aufklärung darüber, ob man entsprechende Vorkehrungen in Aussicht genommen habe.

Der **Vorsitzende** erklärte, daß diese Frage in die Zuständigkeit des Vorstandes falle; daß jedoch angenommen werden könne, daß die Verbände hierzu angeschrieben werden.

Die Kollegen **S. Greene** und **E. Haudenschild** dankten dem scheidenden Präsidenten für die Arbeit, die er in dieser Stellung für die Sektion geleistet habe.

Sektionspräsident **Degrís** dankte abschließend den angeschlossenen Verbänden, dem Sektionsausschuß und dem Sektionssekretär für die Unterstützung, deren er sich in seiner Stellung immer erfreut habe. Er werde die Arbeiten der Sektion auch weiterhin mit großem Interesse verfolgen.

Schluß der Sitzung: 13.30 Uhr.

**R. Degrís,**  
Berichterstatler

## Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt

Die Konferenz der Sektion Binnenschifffahrt fand am Nachmittag des 30. Juli statt. Anwesend waren rund 30 Delegierte und Beobachter aus folgenden zwölf Ländern: Argentinien, Belgien, Britisch-Guyana, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Nigerien, Österreich, der Schweiz und den USA.

### Wahl des Vorsitzenden und Vizevorsitzenden

Die Sektion beschloß, künftig ihren Vorsitzenden und Vizevorsitzenden zum gleichen Zeitpunkt zu wählen. **H. Hildebrand** (Deutschland) wurde als Vorsitzender und **P. Mol** (Niederlande) als Vizevorsitzender wiedergewählt.

**Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1962 bis 1964** und für das erste Halbjahr 1965 wurde nach Diskussion der folgenden Punkte angenommen:

### 1. Sektionskonferenzen

Die Sektion nahm zur Kenntnis, daß auf der für die zweite Hälfte des Jahres 1966 geplanten Sitzung des IAO-Binnenverkehrsausschusses keine Binnenschifffahrtsfragen behandelt werden würden und daß die IAO statt dessen beabsichtige, eine separate Untersuchung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt mit besonderem Bezug auf die Entwicklungsländer vorzunehmen.

## **2. Argentinien und Nigerien**

Die Konferenz nahm einen kurzen Bericht über die Lage in der argentinischen Binnenschifffahrt entgegen, und das Sekretariat versprach, zu untersuchen, warum der Argentinische Binnenschifferverband die vom Sekretariat auf dem Helsinki-Kongreß versprochenen Informationen über die Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt anderer Länder nicht erhalten hatte.

Der Delegierte des Nigerischen Verbandes sprach über die Schwierigkeiten, die darauf zurückzuführen waren, daß die Binnenschifffahrt seines Landes teilweise der Kontrolle der Regierung unterstellt sei und teilweise unter privater Kontrolle stehe. Die bei Privatunternehmen beschäftigten Binnenschiffer verdienten etwa 10 Prozent mehr als ihre Kollegen in dem der Regierung unterstellten Sektor. Das Sekretariat versprach, dem nigerischen Verband geeignete Unterlagen zuzustellen.

## **3. Neue Bemannungsnormen für Schiffe in der durchgehenden und teilweise durchgehenden Rheinschifffahrt**

Die Sektion nahm zur Kenntnis, daß unter den Auspizien der IAO im Herbst 1965 eine weitere dreigliedrige Konferenz stattfinden wird.

## **4. Donauschifffahrt**

Die österreichischen Delegierten berichteten, daß die Regierung ihres Landes auf ihr Ansuchen hin im Zusammenhang mit der Einberufung einer Konferenz zur Behandlung der sozialen Probleme in der Donauschifffahrt an die IAO herantreten sei und sich gegenwärtig mit der Erstellung eines Entwurfes für ein internationales Programm betreffend die Arbeitsbedingungen des in der Donauschifffahrt beschäftigten Personals befaße. Dieser Entwurf werde der ITF, sobald er vorliege – wahrscheinlich im Herbst 1965 – zugestellt werden.

## **5. Wirtschaftskonferenz der Zentral-Rheinkommission**

Die Sektion nahm zur Kenntnis, daß die in Frage kommenden schweizerischen und deutschen Mitgliedsverbände im Zusammenhang mit der Vertretung der Gewerkschaften in den Delegationen zu dieser Konferenz einen gemeinsamen Antrag gestellt haben.

## **6. Gewerkschaftliche Organisation der in der französischen Binnenschifffahrt beschäftigten ausländischen Seeleute**

Mit Bezug auf den im Dezember 1964 in Straßburg beschlossenen allgemeinen Grundsatz, daß die auf französischen Binnenschifffahrts-Fahrzeugen beschäftigten Ausländer von dem französischen Verband organisiert werden sollten, erklärten die niederländischen und deutschen Delegierten, daß sie diesem Grundsatz zwar zustimmten, er jedoch nicht immer praktisch durchführbar sei.

## **7. Internationales Grundsatzprogramm der Binnenschiffer**

Die Sektion nahm zur Kenntnis, daß der mit der Ausarbeitung eines internationalen Zielsetzungsprogrammes für die Binnenschifffahrt beauftragte Ausschuß seine Arbeit beendet hat. Es wurde mitgeteilt, daß der der Konfe-

renz vorliegende und an die angeschlossenen Binnenschiffverbände gesandte Entwurf eines solchen Programmes als Muster für die Erstellung ähnlicher Programme für die Binnenschiffer der verschiedenen Binnenschiffahrtsgebiete gedacht sei. Der Text werde der nächsten Sektionskonferenz zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Der argentinische Delegierte teilte mit, daß aufgrund der Bemühungen der Argentinischen Transportarbeiter-Föderation (CATT) ein dreigliedriges Verkehrskordinierungsorgan, auf dem Regierung, Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten sind, gebildet worden sei. Sodann sprachen die argentinischen Delegierten über Probleme, welche bei der Harmonisierung der Arbeitsbedingungen der argentinischen Binnenschiffer aufgetreten waren, weil auf Argentinien's Binnenwasserstraßen, die insgesamt 3500 km lang sind, zahlreiche ausländische – vor allem paraguayische – Schiffe verkehren.

**ANTRÄGE** der deutschen Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr:

1. Ein von der Sektionskonferenz der Hafentarbeiter an die Sektion Binnenschiffahrt verwiesener Antrag auf Anwendung der **Fünftagewoche/40-Stunden-Woche** auf die in Binnenhäfenbetrieben beschäftigten Arbeiter wurde in geänderter Form angenommen. (Siehe EntschlieÙung Nr. 1.)
2. Ein Antrag betreffend **Fahrzeit und Arbeitszeit** wurde in geänderter Form angenommen. (Siehe EntschlieÙung Nr. 2.)
3. Ein Antrag betreffend **Schiffsjungen** wurde in geänderter Form angenommen. (Siehe EntschlieÙung Nr. 3.)
4. Ein Antrag betreffend **Sonntagsruhe** wurde nach einer Diskussion der Vor- und Nachteile der Arbeitsruhe am Wochenende mit Bezugnahme auf Punkt 16 des Entwurfs für die Binnenschiffahrt angenommen. (Siehe EntschlieÙung Nr. 4.)

### Werbung und Agitation

Im Hinblick auf die Verflochtenheit der internationalen Rheinschiffahrt beschloÙ die Konferenz, daß die Werbung und Agitation für diesen Bereich koordiniert werden sollte.

Aufgrund der vorliegenden Nominierungen wurde folgende Zusammensetzung des Sektionsausschusses gutgeheiÙen:

### SektionsausschuÙ

Land	Mitglied	Ersatzmitglied
Argentinien	A. Celman Fidel	Liberato Fernandez
Belgien	L. Eggers	
Britisch-Guyana	J. H. Pollydore	
Deutschland	H. Diers	
Finnland	P. Kinnari	
Frankreich	G. Duniau	
GroÙbritannien	T. O'Leary	
Niederlande	P. Mol	
Nigerien	O. Zudonu	
Österreich	A. Peham, J. Mang	
Schweiz	K. Rebsamen	
USA	NMU-Nominierung	

## **Sektionssekretär**

Die Konferenz beschloß, die Ernennung eines Sektionssekretärs für die Sektion Binnenschifffahrt zu beantragen.

**H. Hildebrand,**  
Berichterstatter

## **Entschliefungen**

### **1. 40-Stunden-Woche**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESCHLIESST*, die Mitgliedsverbände aufzufordern, bei Tarifverhandlungen die Einführung einer 40-Stunden-Woche – verteilt auf fünf Arbeitstage – für die Arbeitnehmer in Binnenhafen-Umschlagsbetrieben anzustreben.

### **2. Fahrzeit und Arbeitszeit**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESCHLIESST*: Bei nationalen Tarifverhandlungen und bei internationalen Verhandlungen ist anzustreben, daß für den Bereich der Binnenschifffahrt die gesamte Fahrzeit in der Tagfahrt als Arbeitszeit anerkannt wird.

### **3. Schiffsjungen**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965 beschließt:

Die ITF fordert:

1. die Schaffung eines einheitlichen Lehrverhältnisses für Schiffsjungen in der Binnenschifffahrt in den zuständigen Bereichen;
2. die Herausnahme der Schiffsjungen aus den Mindestbemanningvorschriften.

### **4. Sonntagsruhe**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESCHLIESST*: Bei nationalen und internationalen Verhandlungen ist auf die Einführung des Sonntagsfahrverbotes (Sonntagsruhe) im Bereich der Binnenschifffahrt hinzuwirken.



## Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafentarbeiter

31. Juli 1965

Anwesend waren 34 Hafentarbeitervertreter aus 28 Ländern und 73 Seeleutevertreter aus 30 Ländern.

Kollege **D. S. Tennant** wurde zum Vorsitzenden gewählt und zum Berichterstatter bestimmt.

Kollege **White** berichtete über die Diskussion der Tätigkeit der Sektion der Seeleute auf den Sektionskonferenzen der Seeleute und Hafentarbeiter. Auf beiden Konferenzen sei Besorgnis über den verhältnismäßig scharfen Anstieg der in Panama und Libanien registrierten Handelstonnage zum Ausdruck gebracht worden. Beide Sektionen seien sich im Prinzip darüber einig gewesen, daß die ITF-Kampagne gegen Schattenflaggenschiffe intensiviert werden müsse.

Sodann verwies Kollege White auf einen Paragraphen des Tätigkeitsberichtes betreffend die letzte Sektionskonferenz der Hafentarbeiter (Bordeaux, März 1965) und erklärte, daß diese Konferenz ebenfalls beschlossen habe, weiterhin bei der Durchführung von Boykotten zusammenzuarbeiten. Dieser Beschluß sei von der Sektion der Hafentarbeiter am 29. Juli bekräftigt worden. Sodann teilte Kollege White mit, daß auf der Sektionskonferenz der Seeleute vorgeschlagen worden sei, daß die Boykottierung eines Schattenflaggenschiffes andauern sollte, bis alle unter Schattenflaggen registrierten Schiffe des betreffenden Reeders vertraglich erfaßt worden seien. Dies sei während der letzten Jahre, wenn immer möglich, getan worden. Leider sei es manchmal sehr schwierig, genau festzustellen, wieviel Schiffe im Besitz eines betreffenden Reeders stehen.

Sodann verwies Kollege White auf einen auf der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses in Stockholm gemachten Vorschlag, daß die ITF-Schattenflaggenpolitik revidiert und die Notwendigkeit des Abschlusses sogenannter «Schutzverträge» überprüft werden sollte. Inbezug auf den letzteren Punkt erklärte Kollege White, daß die gegenwärtige Unterzeichnung von Schutzverträgen nur durch eine Regelung der gewerkschaftlichen Zuständigkeit abgeschafft werden könne. Gleichzeitig schlug er vor, diese Vorschläge an eine Sondersitzung des Fair-Practices-Ausschusses zu verweisen, die sobald wie möglich nach dem Kongreß einberufen werden würde.

Nach einer weiteren Diskussion und einigen Klarstellungen stimmte die Konferenz dem Vorschlag des Kollegen White zu.

Kollege **O'Leary** sprach sodann über die Satzungen des Internationalen Wohlfahrts- und Sozialfonds der Seeleute und schlug einige Änderungen zur Verbesserung dieser Satzungen vor. Die Konferenz beschloß, diese Vorschläge mit der Bitte um unverzügliche Befürwortung an den Vorstand weiterzuleiten.

Kollege **Tolosa** (Argentinien) beantragte die Annahme einer Entschließung, in der gefordert werden sollte, daß ab 1. Januar 1966 ein Generalboykott aller Schattenflaggenschiffe beginnen sollte. Dieser Antrag wurde von Kollege **Gleason** unterstützt. Die betreffende Entschließung wurde an die bevorstehende Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses verwiesen.

Unter dem nächsten Punkt der Tagesordnung erfolgte die Wahl der Mitglieder des Fair-Practices-Ausschusses.

Nachdem Kollege White die Namen der gegenwärtigen Mitglieder verlesen hatte, bat der **Vorsitzende** um Nominierungen. Er ging Land für Land durch

die im Tätigkeitsbericht angeführte Liste. Sodann wurde diskutiert, ob nicht auch je ein Vertreter aus Lateinamerika und Asien dem Fair-Practices-Ausschuß angehören sollte. Dies wurde beschlossen.

Nach Annahme aller Nominierungen war die Mitgliedschaft des Fair-Practices-Ausschusses wie folgt:

**Seeleute:** W. Cassiers, Belgien  
P. Hall, USA  
J. Curran, USA  
F. Giorgi, Italien  
D. S. Tennant, Großbritannien  
W. Hogarth, Großbritannien  
C. Hadjitheodorou, Griechenland  
W. J. Smith, Kanada  
Th. Sonstebly, Skandinavien  
N. Wälläri, Finnland  
H. Wiemers, Deutschland  
R. Kamisawa, Japan (Mitglied für Asien)  
W. C. van Zuylen, Niederlande

**Hafenarbeiter:** G. de Crom, Belgien  
H. Hildebrand, Deutschland  
W. Hulsker, Niederlande  
E. Larsson, Schweden  
T. O'Leary, Großbritannien  
E. Gleason, USA  
E. Tolosa, Argentinien (Mitglied für Lateinamerika)

Unter «Verschiedenes» sprach Kollege **Larsson** vom Dänischen Funkoffiziersverband über die Schwierigkeiten seiner Organisation in bezug auf den Abschluß eines neuen Kollektivvertrages mit den dänischen Reedern. Er verteilte ein Dokument, welches Einzelheiten darüber enthielt. Damit endete die gemeinsame Konferenz der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter.

**D. S. Tennant,**  
Berichterstatter

## **Allgemeine Entschlüsse des 28. Kongresses der ITF**

### **Änderung der ITF-Satzungen**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

**BESCHLIESST**, in den Satzungen der ITF folgende Änderungen vorzunehmen:

i) **Artikel 7 (Generalrat)** neuer Paragraph 10:

«Die Mitgliedschaft bzw. die Ersatzmitgliedschaft eines Generalratsmitgliedes bzw. -ersatzmitgliedes erlischt, wenn dessen Organisation a) schriftlich seinen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Paragraph 10 wird dadurch Paragraph 11 und die Nummern der folgenden Paragraphen sind ebenfalls entsprechend zu ändern.

ii) *Artikel 8 (Vorstand)* neuer Paragraph 8:

«Die Mitgliedschaft eines Vorstandsmitgliedes erlischt, wenn dessen Organisation a) schriftlich seinen Rücktritt fordert oder b) im Einklang mit Artikel 5 dieser Satzungen aus der ITF austritt, suspendiert oder ausgestoßen wird oder ihre Mitgliedschaft als erloschen erklärt wird.»

Der gegenwärtige Paragraph 8 wird dadurch Paragraph 9 und die Nummern der folgenden Paragraphen sind ebenfalls entsprechend zu ändern.

### **Verkehrspolitik**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*BESCHLIESST*, daß die ITF-Denkschrift «Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene» von einem unter der Leitung des ITF-Sekretariats arbeitenden Sachverständigenausschuß überarbeitet werden soll.

### **Sicherheit**

*IM HINBLICK DARAUF*, daß der scharfe Anstieg in der Zahl der im Einsatz befindlichen verschiedenen Verkehrsmittel zu mehr und ernsteren Unfällen führt; und die für die Anordnung und Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen zuständigen öffentlichen Behörden im allgemeinen dazu neigen, dieses Problem durch eine schwerere Bestrafung der in Unfälle verwickelten Fahrer, Zugleiter, Weichenwärter und anderen Transportarbeiter zu lösen, mit der Begründung, daß deren Nachlässigkeit und Unachtsamkeit der Hauptgrund für solche Unfälle sei!

*STELLT* der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965, *FEST*, daß auch andere, wichtigere Unfallgründe bestehen, und zwar:

1. Die gegenwärtige Tendenz zur Einführung größerer Fahrzeuge, die größere Fahrgeschwindigkeit und Zahl solcher Fahrzeuge und der daraus hervorgehende Verkehrsandrang sind Faktoren, denen bis jetzt nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet worden ist und die daher die Verkehrsgefahr erhöhen.
2. Die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter haben sich nicht im Verhältnis zu den unter 1. angeführten Entwicklungen verbessert, und die Arbeiter sind aus diesem Grunde, weil sie ihren Beruf unter derartigen Verhältnissen ausüben müssen, oft zu großen Anstrengungen ausgesetzt und übermüdet;

*FORDERT* die Regierungen und zuständigen Behörden *AUF*, bei der Formulierung ihrer Verkehrspolitik der Frage der Sicherheit den Vorrang einzuräumen und im besonderen darauf zu achten:

1. daß es Transportunternehmen unter keinen Umständen gestattet wird, ihre Betriebskosten so weit zu senken, daß die Sicherheit dadurch beeinträchtigt wird;
2. daß auf internationaler Ebene Mindestsicherheitsnormen für die verschiedenen Transportträger festgelegt werden sollen;
3. daß – ehe bei Unfällen irgendwelche Strafen verhängt werden – die Tatsache berücksichtigt wird, daß der geistigen Konzentrierung eine menschliche Grenze gesetzt ist, daß die sogenannte Nachlässigkeit oft die Folge einer zu großen Belastung der betreffenden Personen ist und daß eine solche Bestrafung ohnehin nur eine negative Lösung des Problems darstellt;
4. daß die Verkehrskontrolle – einschließlich die Koordinierung der Strecken und Routen – im Hinblick auf die begrenzte Zuverlässigkeit der gegenwärtigen Sicherheitseinrichtungen noch immer eine bedeutende Rolle bei der Verminderung der Unfallgefahr spielen kann und daher auch in der Schifffahrt zur Anwendung gelangen sollte; und
5. daß die für die berufliche Lizenzierung der Transportarbeiter erforderlichen Befähigungen und Normen sowie die diesbezüglichen Ausbildungs- und Fortbildungsprogramme überprüft werden müssen, um sie den Anforderungen des modernen Verkehrs und den Problemen, welche vor allem zufolge der Einführung technischer Neuerungen entstehen, anzupassen;

**FORDERT** die der ITF angeschlossenen Organisationen **AUF**, über das Sekretariat eine internationale Kampagne in die Wege zu leiten, deren Endziel es ist, die Annahme eines IAO-Übereinkommens über Arbeitszeit und Ruhezeiten zu erzielen, das sich auf die Arbeitnehmer aller Transportzweige – nicht nur des Straßentransportes – bezieht;

**STELLT FEST**, daß die gegenwärtige Tendenz zur beschleunigten Einführung automatischer und teilweise automatischer Anlagen an Bord von Schiffen eine Reduzierung der Besatzungsstärke zur Folge haben kann, die ernste Konsequenzen für den sicheren Betrieb und die sichere Navigation von Handelsschiffen mit sich bringen könnte;

**IST DER ANSICHT**, daß die Sicherheit der Schiffe in allen vorhersehbaren Situationen, einschließlich der Erkrankung von Besatzungsmitgliedern und dem Versagen mechanischer und elektronischer Geräte, unbedingt gewährleistet werden muß und

**FORDERT NACHDRÜCKLICHST**, daß alle Schiffe eine genügende Anzahl von Besatzungsmitgliedern für den Fall solcher Dringlichkeitssituationen sowie angemessene Verbindungs-, Navigations- und Feuerbekämpfungsgeräte einschließlich, wenn immer möglich, mit Doppelsicherung, an Bord führen sollen.

Im besonderen wird auf die Probleme verwiesen, welche auftreten, wenn Offiziere und Mannschaften zufolge der Verrichtung von Hafearbeiten die Erste Wache beim Auslaufen des Schiffes in einem übermüdeten Zustand antreten. Auf der JMC-Sitzung vom Jahre 1961 in Genf wurde auf Antrag der Seeleuteseite eine Entschließung angenommen, in der die Sicherstellung einer angemessenen Ruhepause vor Antritt der Ersten Wache gefordert wird.

Da diese Ermüdungsfaktoren nicht nur die Sicherheit des betreffenden Schiffes, sondern auch die der in dessen Umgebung befindlichen

Schiffe gefährden können, fordert der 28. Kongreß der ITF die IAO und die IMCO dringend auf, sich unverzüglich mit diesem Problem zu befassen, um internationale Normen festzulegen, welche allen Besatzungsmitgliedern, die die Erste Wache nach Auslaufen des Schiffes gehen, eine angemessene Ruhezeit vor Antritt des Wachdienstes sicherstellen.

### **IAO**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*STELLT FEST*, daß die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) aufgrund ihrer besonderen dreigliedrigen Struktur und ihrer verschiedenen Industrieausschüsse das zweckmäßigste und erprobteste Organ für eine internationale Zusammenarbeit bei der Behandlung sozialer und industrieller Probleme ist, die sich direkt oder indirekt aus der Beschäftigung der betreffenden Arbeitnehmergruppen ergeben. Die IAO ist die einzige zwischenstaatliche internationale Organisation, in der die Arbeitnehmer und Arbeitgeber in gleichem Maße vertreten sind wie die Regierungen der Mitgliedstaaten.

*IST SICH DER TATSACHE BEWUSST*, daß die Bildung zahlreicher zwischenstaatlicher Agenturen ein zunehmendes Bedürfnis nach Rücksprache und Zusammenarbeit zwischen der IAO und anderen Sonderagenturen über gemeinsame Probleme mit sich gebracht hat,

*BESTEHT* jedoch *DARAUF*, daß die Verantwortung und Aufgaben der IAO dadurch in keiner Weise verringert oder beeinträchtigt werden dürfen, weil andernfalls den Vertretern der Arbeitnehmer die Möglichkeit der Festlegung internationaler Normen vorenthalten werden würde.

### **Afrika**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

*VERWEIST* auf die enorme industrielle Entwicklung, welche in Afrika im allgemeinen und in Nigerien im besonderen zu verzeichnen ist;

*STELLT FEST*, daß die technische und finanzielle Unterstützung, welche die fortschrittlichen Industrieländer den Regierungen der afrikanischen Länder und gewissen privaten Organisationen zuteil werden lassen, mehr zur Stärkung der Arbeitgeber als der Arbeiter beiträgt;

*FORDERT* die ITF *AUF*, ihre Tätigkeit auf dem Gebiet der gewerkschaftlichen Schulung und Ausbildung zu intensivieren, um eine genügende Anzahl von Gewerkschaftsfunktionären auszubilden.

### **Afrika**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

VERWEIST auf die in Afrika zu verzeichnenden politischen Entwicklungen und auf die zunehmende Gleichschaltung demokratischer Gewerkschaften, vor allem in Ostafrika;

STELLT FEST, daß in Westafrika – vor allem in Nigerien – keine solchen gewerkschaftsfeindlichen Tendenzen zu verzeichnen sind, und

ERKLÄRT, daß die freien Gewerkschaften vor diesen alarmierenden Tendenzen nicht kapitulieren dürfen.

Der Kongreß

BEKRÄFTIGT ERNEUT die Solidarität der ITF mit der freien demokratischen Gewerkschaftsbewegung und ihre Entschlossenheit, deren Grundsätze, wenn immer sie bedroht werden, zu verteidigen und

VERWEIST auf die Notwendigkeit der Verdoppelung ihrer Bemühungen – durch Bereitstellung einer größeren technischen und finanziellen Unterstützung – in denjenigen Gebieten, wo die Bedingungen dafür günstig sind, damit diese Gebiete später als ein Sprungbrett für die Wiedergewinnung jener Gebiete benutzt werden können, in denen vorübergehende Rückschläge zu verzeichnen sind.

### **Nigerien**

Der 28. Kongreß der ITF, versammelt in Kopenhagen vom 28. Juli bis 6. August 1965,

FORDERT die Regierung Nigeriens AUF,

- a) das Verbot öffentlicher Versammlungen, Demonstrationen und Sitzungen, das sie 1962 mehrmals erlassen und wieder rückgängig gemacht hat, endgültig aufzuheben, weil es die Tätigkeit der Gewerkschaften außerordentlich beeinträchtigt und außerdem die in der Verfassung Nigeriens garantierten Menschenrechte verletzt;
- b) die Benutzung bewaffneter Polizisten zur Zerschlagung berechtigter Streiks, welche nicht gegen gesetzliche Bestimmungen verstoßen, einzustellen;
- c) ihre antigewerkschaftliche Propagandatätigkeit im nigerischen Rundfunk und den der Kontrolle der Regierung unterstellten Presseorganen («Morning and Sunday Post») einzustellen, weil die Verbreitung falscher Nachrichten und Meldungen über die Gewerkschaften und deren Funktionäre auf keinen Fall mit Steuergeldern finanziert werden darf;
- d) öffentlich zu erklären, daß sie den Grundsätzen der Demokratie zustimmt;
- e) den Gewerkschaften des Landes im Prinzip und in der Praxis die ungehinderte Ausübung ihrer Tätigkeit zu ermöglichen.

# Delegiertenliste

\* = Bevollmächtigter Stellvertreter

Land und Organisation	Delegierte	Berater
<b>Argentinien</b>		
«La Fraternidad»	C. R. Ferreyra J. A. Collevati	
Sindicato de Obreros Marítimos Unidos	A. Monestina A. G. Fidel	
Circulo de Electricistas Navales	E. Venturini	
Sindicato Unico Portuarios Argentinos «SUPA»	E. Tolosa	
Sindicato Choferes Camiones y Afines	R. M. Pérez	J. C. Wecurgez
Asociación de Capataces Estibadores Portuarios	J. O. Bordón	
Sindicato de Obreros Carboneros del Puerto de la Capital	*E. Tolosa	
Centro de Patronos de Cabotaje de Ríos y Puerto	*E. Venturini	
Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante	*E. Tolosa	
Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos	*E. Venturini	
<b>Belgien</b>		
Belgische Transportarbeitersbond	R. Dekeyzer G. de Crom W. Cassiers	G. Hendrickx M. Demolie
Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus	J. Geldof R. Tholome	
Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics	P. Tonneaux P. Potums	
Secteur Aviation de la Centrale Générale des Services Publics	J. Vanhaegenborgh	J. Lootens
<b>Brasilien</b>		
Confederacao Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres	M. L. de Oliveira	
<b>Britisch-Guyana</b>		
Transport Workers' Union	W. Carrington	J. H. Pollydore
<b>Dänemark</b>		
Dansk Arbejdsmands-og Specialarbejder Forbund	C. Christensen B. Jensen	A. Jørgensen K. Ellegard E. Olsen P. Iversen A. E. Hansen

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
		J. Andersen P. Kjaer H. Olesen
Dansk Jernbane Forbund	E. Rasmussen B. Aanaes	H. Hansen V. Johansen H. Christiansen C. H. Koch
Dansk Lokomotivmands Forening Sømaendenes Forbund i Danmark	E. G. Petersen Sv. F. Andersen B. Petersen	K. B. Knudsen A. Kjøller
Søfyrbødernes Forbund i Danmark Dansk Lokomotivmands Forbund	E. Berthelsen G. Andersen G. Larsen	S Fønsskov J. Heitzmann
Skandinavisk Flynavigatør Forening Radiotelegrafistforeningen af 1917	A. V. Frederiksen S. B. Larsen	
<b>Deutschland</b>		
Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr	H. Kluncker G. Kugoth O. Brinkmann K. Haussig H. Hildebrand W. Matthies W. Vossen F. Westhauser H. Rake	W. Bamberger H. Diers B. Frank K. Müller W. Schröder H. Wiemers K. Heinemann
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	P. Seibert F. Schreiber W. Mikkelsen R. Hofmann E. Amft W. Gunkel F. Berger J. Mück K. Schulz A. Schmidt H. Bracht H. Albrecht F. Wolf E. Emge	
<b>Estland</b>		
Eesti Meremeeste Union	N. Metslov	A. F. Suurna
<b>Finnland</b>		
Finska Järnvägsmannaförbundet	O. Koski U. Kejjonen R. Tuori	T. Grönroos



<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Finska Lokmannaförbundet	E. Häikiö	
Finlands Maskinbefälsförbund	A. O. Nieminen	
Finlands Sjömans-Union	A. J. Einar Ek. N. Wälläri	R. Herdin L. Nikula
Finlands Bilbranscharbetareförbund	B. Johansson P. Kinnari O. Aarnio L. Halme	
Finlands Skeppsbefälsförbund	Y. Fyhrqvist	
Lots-och Fyrmanaförbundet	*N. Wälläri	
Finlands Radiotelegrafistförbund	E. Koivisto	
Ilmakuljetusalan Ammattiliitto	O. Oksa	J. Hirsimäki
Järnvägsmännens Fackföreningars Forbund	M. Alppinen V. Aalto	
<b>Frankreich</b>		
Fédération Nationale des Ports et Docks et Assimilés F. O.	S. Sallé	
Fédération Nationale des Officiers de la Marine Marchande	*S. Sallé	
Fédération Syndicaliste F. O. des Cheminots	F. Laurent R. Degris L. Buonaccorsi	
Fédération des Travaux Publics et des Transports F. O.	R. Lapeyre W. Gitler	
Fédération Autonome des Cadres	R. Decoudun N. Emond J. Arrondel	
Syndicat Nationale du Personnel Navigant Commercial	P. Barbier	G. Le Garlès
Syndicat Nationale des Officiers Radio de l'Aviation Civile	A. Sirac	
Syndicat Nationale des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile	P. Bigonneau	P. Grange
<b>Großbritannien</b>		
National Union of Railwaymen	S. F. Greene F. Donlon B. Entwistle D. Jones	
National Union of Seamen	W. Hogarth T. Sutton R. Arnold E. Brown J. Nash	
Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen	F. S. Evans G. D. Smith	
Transport Salaried Staffs' Association	J. G. Bothwell	

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
	S. A. Brown J. A. Williams W. H. Johnson	
Union of Shop, Distributive and Allied Workers	J. V. Bailey W. S. Jones C. Stuart D. McGibbon H. M. Nunns	
Transport and General Workers' Union	H. R. Nicholas L. Forden F. J. Howell F. Wright C. W. Prescott T. Coffey W. Matthews J. Stewart	T. O'Leary
Merchant Navy and Airline Officers' Association	D. S. Tennant A. R. Begg T. H. Goff	
Scottish Commercial Motormen's Union	A. H. Kitson W. Frew	
United Road Transport Union	J. Moore L. Pickering	
<b>Griechenland</b>		
Greek Railwaymen's Federation	G. Sérétis	
Pan-Hellenic Seamen's Federation	C. Hadjitheodorou D. Meletis P. Kalapothakis	A. Cazakos
<b>Indien</b>		
All India Railwaymen's Federation	P. Alvares	P. Gupta P. D. Vasisht M. S. Hoda
Maritime Union of India	*D. S. Tennant	
Transport and Dock Workers' Union	*M. Chatterjee	
National Union of Seamen of India	B. Majumder	
Calcutta Port Shramik Union	M. Chatterjee	
Bombay Port Trust Employees' Union	*M. Chatterjee	
National Union of Seafarers of India	K. K. Khadilkar	
<b>Irische Republik</b>		
Irish Transport and General Workers' Union	P. McMahon	
<b>Island</b>		
Sailors' and Fishermen's Union	J. Sigurdsson	

**Land und Organisation**

**Delegierte**

**Berater**

**Israel**

Israel Seamen's Union Z. Barash  
 Railwaymen's Section of Government \*Z. Barash  
 Employees' Union  
 Israel Union of Land Transport Workers S. Perry

**Italien**

Sindacato Italiano Unitario Ferrovieri S. Balsamo  
 Federazione Italiana Lavoratori del Mare G. Lagorio  
 F. Giorgi  
 Federazione Italiana Lavoratori dei Porti B. Leo  
 Federazione Italiana Lavoratori Trasporti e Ausiliari del Traffico \*B. Costantini  
 Sindacato Nazionale Gente dell' Aria \*F. Giorgi  
 Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani \*B. Costantini  
 Unione Italiana Marittimi \*M. Liguori  
 Unione Italiana Lavoratori Trasporti Ausiliari Traffico e Portuali M. Liguori E. Baffico  
 C. Belgiovine  
 G. Boldrini  
 Federazione Nazionale dei Liberi Sindacati \*F. Giorgi  
 Lavoratori della Pesca  
 Sindacato Nazionale Assistenti di Volo \*F. Giorgi

**Japan**

All Japan Seamen's Union Y. Nabasama Y. Takagi  
 R. Kamisawa (interpreter)  
 K. Murakami  
 National Railway Workers' Union K. Suzuki  
 National Federation of Municipal Transport Workers' Unions S. Hagivara T. Hiramoto  
 K. Muraoka  
 National Railway Motive Power Union M. Soda  
 All Japan Express Workers' Union M. Harino Miss Kobayashi  
 M. Ibe (interpreter)

**Kanada**

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers M. K. Carson  
 D. N. Secord  
 Canadian Air Line Flight Attendants' Association R. R. Smeal  
 Railway Labor Executives' Association F. Hall

**Kenia**

East African Railway Asian Union B. B. Thaker  
 Kenya Railways African Union W. Ottenyo

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
<b>Kolumbien</b>		
Union de Marinos Mercantes de Colombia	E. Vanegas	
Asociación Colombiana de Mecánicos de Aviación	*H. Guerra	
Asociación Nacional de Empleados de la Flota Mercante Grancolombiana	H. Guerra	
<b>Korea</b>		
Korean Railway Workers' Union	Lee Chan Hyuk Suh Jun Kyung	
National Dockers' Union	Choon Hi Lee	
<b>Luxemburg</b>		
Fédération Nationale des Cheminots et des Travailleurs du Transport	J. Schneider C. J. Leurs	
<b>Malaysien</b>		
Transport Workers' Union	V. David	
Harbour Trade Union	J. Mahalingham	
Railwaymen's Union of Malaya	Yahaya B. Mohd. Ali S. Packirisamy	
<b>Malta</b>		
General Workers' Union, Port and Industries Section	V. Esposito	A. Camana
<b>Niederlande</b>		
Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel	G. J. H. Alink W. A. Kieboom W. H. Hulsker H. W. Koppens A. W. Korbijn J. K. Post	P. Mol
Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij	D. Opmeer W. Ch. van Zuylen J. Buquet	
Algemene Bond «Mercurius»	C. Z. de Vries	P. Diepveen
Vereniging van K.L.M. Boordwerktuigkundigen	D. Grul	S. Metselaar
Vereniging van K.L.M. Pursers en Hofmeesters	N. J. N. Rooijens	I. M. Aukema
K.L.M. Stewardesses' Association	Miss W. A. C. L. de Ruyter	
<b>Nigerien</b>		
Nigerian Dockers' Transport and General Workers' Union	A. E. Okon	

<i>Land und Organisation</i>	<i>Delegierte</i>	<i>Berater</i>
Nigerian Railway Permanent Way Workers' Union	E. C. Okei-Achamba	
Railway and Ports Transport Staff Union	*O. Zudonu	
Marine Floating Staff Union	O. Zudonu	
<b>Norwegen</b>		
Norsk Jernbaneforbund	E. Edvardsen O. Larsen A. Olsen	P. Eklo
Norsk Lokomotivmandsforbund	O. Anfinsen	
Norsk Sjømannsforbund	G. Hauge E. Haugen T. Sönsteby L. Ostlie K. Kristoffersen	E. H. Ottersen M. Kristoffersen
Det Norske Maskinistforbund	L. Lerstad	
Norsk Styrmandsforening	O. Tennfjord	
Norsk Transportarbeiderforbund	H. Nicolaysen M. A. Bakke E. Wangen	
Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund	R. Holmen	
<b>Österreich</b>		
Gewerkschaft der Eisenbahner Österreichs	J. Matejcek E. Ulbrich E. Reisinger H. Egger J. Ferdinaud O. Grund F. Dick F. Prechtl	
Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr	A. Wladar J. Mang F. Kaspar L. Brosch	A. Peham
<b>Philippinen</b>		
Transport and General Workers' Organization	R. S. Oca	
<b>Senegal</b>		
Fédération Sénégalaise des Travailleurs du Transport	A. M'Baye	
<b>Sierra Leone</b>		
Railway Workers' Union	P. S. Mammah	

Land und Organisation	Delegierte	Berater
<b>Spanien (Exil)</b>		
U.G.T. Ferroviarios y Transportes	Antonio Hernandez-Vizcaino	
<b>Schweden</b>		
Svenska Järnvägsmannaförbundet	G. Kolare E. Svensson C. Bladh G. Jarl L. Malmquist E. Gagneby G. Weidenfors	
Svenska Sjöfolksförbundet	J. S. Thore E. Råberg T. Thore	Y. Gyllin
Svenska Maskinbefälsförbundet	K. Hadrup	
Svenska Transportarbetareförbundet	H. Pettersson I. Ostling W. Jonsson E. Larsson A. Guilotte H. Ericson	W. Gasslander O. Rytterbrant S. Lundgren
Handelstjänstemannaförbundet	R. Lindfors H. Lindholm	B. Heggstad R. Andersson I. Claesson A. Lorenzen
Sveriges Fartygsbefälsförening	S. W. O. Wiebe	
Svenska Stewardsföreningen	H. S. Karlbjörn	
<b>Schweiz</b>		
Schweizerischer Eisenbahnerverband	E. Haudenschild W. Hungerbühler E. Haari W. Wyler J. Clivaz R. Amacher	
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	O. Baeriswyl K. Rebsamen	
<b>Trinidad</b>		
Seamen and Waterfront Workers' Trade Union	G. Munroe	
<b>Türkei</b>		
Turkish Railway Workers' Trade Union Federation	S. Akova K. Tokatli N. Timucin	N. Gürin T. Pura (interpreter)

**Land und Organisation****Delegierte****Berater**

---

**Uganda**

Railway African Union H. Luande

**USA**

Railway Labor Executives' Association C. L. Dennis

L. L. Zosel

D. S. Beattie

E. Oliver

Miss J. Bertamini

M. Boggs

Seafarers' International Union of  
North America

P. Hall

C. Tanner

T. Meyer

International Association of Machinists R. Faupl

Transport Workers' Union of America D. L. MacMahon

National Maritime Union of America J. Curran

S. J. Wall

M. Barisic

R. Miller

P. Bocker

R. Nesbitt

W. Perry

B. Raskin

A. Freedman

H. Haddock

J. P. Curran

International Organization of Masters \*J. Curran

Mates and Pilots

Amalgamated Transit Union

J. M. Elliott

D. J. McNamara

American Radio Association

B. L. Smith

National Marine Engineers' Beneficial R. McKay

Association

International Longshoremen's

T. A. Gleason

Association

**Venezuela**

Federación de Trabajadores del

H. Hernández

Transporte de Venezuela

# Gäste

## Offizielle Gäste

K. Christensen, Leiter des 1. Verwaltungsbezirkes der Dänischen Staatsbahnen  
Frank Cousins, Minister für Technologie (Großbritannien) und Präsident der ITF  
G. Dunand, IAO  
Urban Hansen, Bürgermeister von Kopenhagen  
A. Johansen, Leiter der Verkehrsabteilung der Dänischen Staatsbahnen  
K. Kenney, Britischer Sozial-Attaché  
K. Lindberg, Verkehrsminister (Dänemark)  
E. Weidekemp, Stellvertretender Bürgermeister von Kopenhagen  
Jørgen Worm, Leiter der Schifffahrtsabteilung des Dänischen Handelsministeriums

## Ehrengäste

Fr. Thérèse Asser, ehemalige Angestellte im ITF-Sekretariat  
E. Borg, ehemaliger Präsident des Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder-Forbund;  
H. J. Kanne, ehemaliger Vizepräsident der ITF und ehemaliger Präsident des Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel  
A. Klatil, ehemaliger Bürochef im ITF-Hauptbüro  
S. Klinga, ehemaliger Präsident des Svenska Transportarbetareförbundet  
J. Madsen, ehemaliger Präsident des Dänischen Funkoffiziersverbandes  
K. Weigl, ehemaliger Obmann der Österreichischen Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr

## Gastdelegierte und Beobachter

A. Cortinez, Argentinische Transportarbeiter-Föderation (CATT)  
A. Hagen, Generalsekretär der Internationalen Föderation der Bau- und Holzarbeiter  
Andreas Hansen, Vorsitzender der Dänischen Arbejdenes Faellesorganisationen  
K. Heinemann, Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtungen für Verkehrsberufe  
D. Hirshfield, Finanzberater der ITF  
B. Jonckheere, Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuß der Gemeinschaft der ITF  
A. Kithima, Kongolesischer Gewerkschaftsbund (CLSC)  
H. P. Larsen, Dänischer Maschinistenverband  
K. Olsen, Dänischer Seeleuteverband  
Frans Pedersen, Vizepräsident des Dänischen Gewerkschaftsbundes  
H. Petersen, Dansk Styrmandsforening  
A. Sherman, IFALPA  
Vorstandsmitglieder, die nicht Angehörige ihrer Landesdelegationen waren:  
H. Alonso (Argentinien)  
A. Kummernuss (Deutschland)



**Dolmetscher**

Frl. T. Asser  
Frau I. Barea  
J. Berg  
Calman de Pandy  
K. Gärtner  
R. Gieser  
G. John

Frl. R. Johnson  
Frau E. Kubala  
Prof. D. G. Libardi  
R. K. Lochner  
A. Spirig  
Frau E. Tschiesche

**Dänisches Personal**

John Hoffman (Wortführer)  
Hanne Bacher Faber  
Kirsten Bang  
Dola Bonfils  
Marianne Bonfils  
Ingrid Bonnez  
Merete Brandt  
Kirsten Bryld  
Brigitte Christensen  
Merethe K. Hansen  
Hannah Hermansson  
Else Prior Larsen

Susanne Magleby  
Marianne Skovfoged  
Inge Thune  
Pil Lanther  
Gladys Skytte  
Lone Mortensen de Fine Olivarius  
Lars Andersen  
Søren Bindslev  
Ole B. Christiansen  
Torben Hundal  
Bjarne Jensen

**ITF-Sekretariat**

P. de Vries  
H. Imhof  
L. White  
K. A. Golding  
R. Santley  
Frl. M. Anderson  
Frl. B. Breil  
Frl. M. Coleman  
Frl. M. Cartereau  
Frl. K. Fuller  
Frl. E. Hollowell  
C. Iddon  
Frl. A. Jansson

Frau L. Kant  
Frau J. Kelly  
Frau E. Lanyi  
B. Laughton  
H. Lewis  
T. Middleton  
V. G. Nerurker  
Frl. B. Porritt  
S. R. Robinson  
A. Selander  
W. Spilsbury  
W. Wünsche

# Rednerliste

Aarnio O.	252
Achamba E. C., Okei	256, 260, 284, 288
Akova S.	243
Alvares P.	245
Andersen S., From	250
Barash Z.	271, 295
Barbier P.	266
Beattie D. S.	285
Berthelsen E.	230
Carrington W.	253
Chatterjee M.	252
Collevati J. A.	255, 264
Cousins F.	268, 279
Curran J.	261, 265
David V.	241
Decoudun R.	256
Degrís R.	294
Dekeyzer R.	242, 285
De Vries P.	235, 257, 261, 265, 296, 298
(und weitere kurze Erklärungen in seiner Eigenschaft als Generalsekretär)	
Dunand G.	260, 266, 277, 287
Düby H.	231, 291
(und weitere kurze Erklärungen in seiner Eigenschaft als Präsident)	
Faupl R.	255
Georgi F.	264
Goff T.	286
Greene S. F.	284
Gupta P.	249, 278
Hall F. H.	249, 264
Hall P.	255, 263
Hansen Urban	230
Haudenschild E.	293
Haugen E.	289
Hernandez H.	247
Hernandez-Vizcaino A.	252
Hogarth W.	242, 249, 263, 285
Hyuk Lee Chan	244
Imhof H.	292
Kieboom W. A.	286
Kithima A.	244
Kitson A.	256, 258
Kluncker H.	282, 285
Kolare G.	274
Kugoth G.	294
Kummernuss A.	264
Lapevre R.	266
Laurent F.	298

Lee Chan Hyuk . . . . .	244
Luande H. M. . . . .	238
MacMahon D. L. . . . .	276
McMahon P. . . . .	288
Majumder B. . . . .	246
Mammah P. S. . . . .	250
M'Baye A. . . . .	236, 258, 259, 266
Metslov N. . . . .	238
Mol P. . . . .	289
Monestina A. . . . .	245
Munroe G. . . . .	246
Nabasma Y. . . . .	238, 278
Nicholas H. R. . . . .	276, 286
Oca R. S. . . . .	256
Okei-Achamba E. C. . . . .	256, 260, 284, 288
Okon A. E. . . . .	288
O'Leary T. . . . .	263, 287, 295
Oliver E. . . . .	277
Opmeer D. . . . .	298
Pachirisamy S. . . . .	264
Perez R. M. . . . .	243
Perry S. . . . .	239
Pettersson H. . . . .	264, 273, 281, 284
Pollydore J. H. . . . .	285
Post J. K. . . . .	265, 266
Seibert P. . . . .	263, 271, 280, 284, 298
Soda M. . . . .	247
Tennant D. S. . . . .	295, 298
Thore J. S. . . . .	240, 257, 258, 282, 283
Tolosa E. . . . .	288
Ulbrich E. . . . .	264
Vanegas E. . . . .	266
Van Zuylen W. Chr. . . . .	258
Venturini E. . . . .	255, 276, 287
Vizcaino A. Hernandez . . . . .	252
Vries Pieter de - siehe de Vries	
Wälläri N. . . . .	251, 264, 295
Wall S. J. . . . .	274, 282, 283, 285
Yahaya bin Mohamed Ali . . . . .	244
Zosel L. . . . .	253
Zudonu O. . . . .	249, 257, 267, 288
Zuylen W. Chr. van . . . . .	258