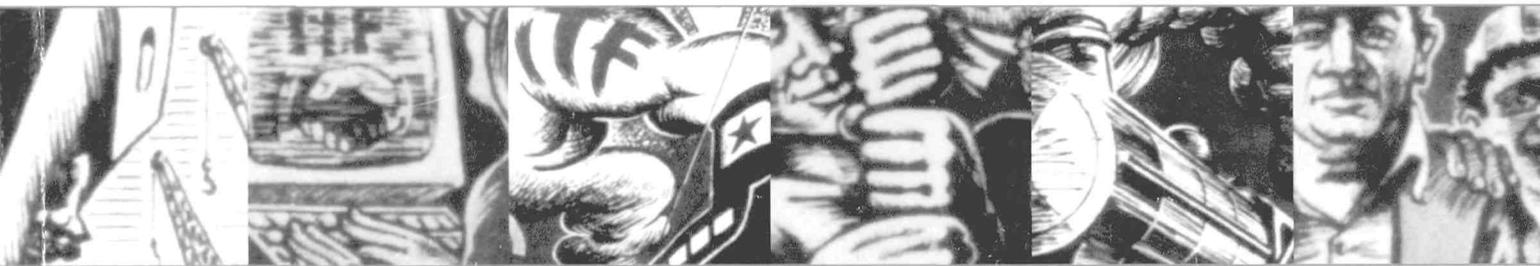


# 1896



**38. ITF-KONGRESS ZUM 100JÄHRIGEN BESTEHEN, LONDON 1996**

**Z 14373**

# Einführung

Dies ist der Sitzungsbericht zum Außerordentlichen Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der vom 30. Juni bis 2. Juli 1996 anlässlich des 100jährigen Bestehens der ITF stattfand. Schon seit 1896 kommen die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften regelmäßig zusammen, um die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder zu verbessern und die Gewerkschaftsrechte zu verteidigen, indem sie gemeinsame Haltungen entwickeln und sich gegenseitig Beistand leisten.

Im Sommer 1996 nahmen Hunderte von Mitgliedern der ITF-Familie - von altgedienten Aktivisten der Gewerkschaftsbewegung bis hin zu Neulingen - am 38. Kongreß unserer Föderation teil. Er bot Gelegenheit, zu feiern, sich zu erinnern - aber auch, in die Zukunft zu blicken.

In diesem Bericht sind die Beiträge von Gastrednern aus internationalen Organisationen sowie von ITF-Führungskräften, Historikern und anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmern zusammengefaßt. Die Delegierten beschäftigten sich auch mit der Geschichte der ITF und den Lehren, die aus ihr gezogen werden können. Unter dem Motto "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" wurde über die Zukunft der Organisation im 21. Jahrhundert diskutiert.

Nur zu oft stand das Fortbestehen der ITF in den letzten einhundert Jahren auf dem Spiel. Während des Ersten Weltkriegs hatte die Organisation praktisch aufgehört zu existieren. Eine kleine Gruppe von Idealisten indes hielt die Idee am Leben, bis die ITF 1919 wiedergegründet werden konnte. Mit dem Siegeszug des Faschismus und Nationalsozialismus in den 30er Jahren mußte die ITF ihren Hauptsitz von Amsterdam nach London verlegen. Viele ihrer einflußreichsten Mitgliedsgewerkschaften wurden während dieser Zeit fast vollständig zerschlagen. In den Nachkriegsjahren erfolgte der Wiederaufbau; für die ITF brach eine Zeit der Stabilität an. Die europäische Verkehrswirtschaft war fest in staatlicher Hand, und damit herrschte auch kein Mangel an Arbeitsstellen.

Heute indes stehen die ITF und die gesamte Gewerkschaftsbewegung neuen Herausforderungen gegenüber. Die Probleme sind im wesentlichen gleich geblieben; so kam es 1896 zum Rotterdamer Hafenarbeiterstreik, als die Unternehmer die Löhne durch eine Hafenumorganisation zu drücken versuchten. Neu ist heute hingegen der dringende Bedarf an international koordinierten Aktionen.

Die Beschäftigten brauchen die Gewerkschaften, und die Gewerkschaften brauchen internationale Kontakte. Die Integration der Weltwirtschaft schreitet immer schneller voran und gerät dabei nahezu außer Kontrolle. Die Einrichtung einer globalen Freihandelszone Anfang des nächsten Jahrhunderts wird von fast allen politischen Denkern allgemein akzeptiert. Es ist Aufgabe der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften, den Herausforderungen der nächsten 100 Jahre zu begegnen.

**David Cockroft**  
Generalsekretär



~~Z~~ 14373





**Niederländische Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft während einer Aktionswoche der ITF gegen Billigfluggen.**

Harald Schmeling von der bundesdeutschen Gewerkschaft ÖTV reichte das Foto für die Kategorie "Transportarbeiter im Arbeitskampf" des Jubiläums-Fotowettbewerbs ein und gewann damit den ersten Preis. Das Bild zeigt den Hafen von Rotterdam, in dem die ITF 1896 gegründet worden war.

# Inhalt

## **BEGRÜSSUNGSANSPRACHEN**

<b>EIKE EULEN</b> , ITF-Präsident	4
<b>JOHN MONKS</b> , Generalsekretär des britischen Gewerkschaftsdachverbands TUC	6
<b>HERIBERT MAIER</b> , Stellvertretender Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes der IAO	7
<b>HUGUES DE VILLÈLE</b> , Generalsekretär des Verbands der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST)	8
<b>MARCELLO MALENTACCHI</b> , Vorsitzender der IBS-Generalkonferenz und Generalsekretär des Internationalen Metallgewerkschaftsbunds (IMB)	9
<b>BILL JORDAN</b> , Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG)	10
<b>BILL MORRIS</b> , Generalsekretär der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU)	11
<b>NEIL KINNOCK</b> , Verkehrskommissar der Europäischen Union (EU)	12
<b>BEITRÄGE AUS DEN SEKTIONEN UND REGIONEN</b>	14
<b>AUS DER GESCHICHTE LERNEN</b>	28
<b>EHRENGAST</b> , Alida de Jager	30
<b>PRÄSENTE</b>	32
<b>PODIUMSDISKUSSION ZUR ITF-GESCHICHTE</b>	33
<b>“TRANSPORTBESCHÄFTIGTE IM NÄCHSTEN JAHRTAUSEND”</b>	36
<b>ITF-GOLDNADELN</b>	44
<b>VERABSCHIEDETE ENTSCHEIDUNGEN</b>	46
<b>WAHLPRÜFER UND MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSS</b>	48
<b>DELEGIERTE</b>	i-x

*Abgebildet auf Seite xi*

Zwei Schauspieler spielen auf einer verdunkelten Bühne vor Kongreßdelegierten Schlüsselereignisse aus der Geschichte der ITF in den letzten 100 Jahren nach.

Reminiszenz an eine der charismatischsten Persönlichkeiten aus der Frühzeit der ITF: Edo Fimmen, der erste Generalsekretär der ITF. Er erweiterte die Einflußsphäre der ITF über Europa hinaus und machte sie zu einer echten internationalen Organisation.

Während der Rückschau auf 100 Jahre ITF-Geschichte wird Charles Lindley von der schwedischen Transportarbeitergewerkschaft, einer der Gründerväter der ITF und späterer ITF-Präsident, gewürdigt.

Ein italienisches ITF-Plakat aus den 20er Jahren, auf dem die Transportarbeiter zur Unterstützung der ITF im Kampf gegen den Faschismus aufgerufen werden.

## Begrüßungsansprachen



*Eike Eulen*  
PRÄSIDENT DER ITF

ITF-Präsident **EIKE EULEN** stellte fest, daß die Beschäftigten von heute mit hohen Arbeitslosenzahlen und sinkenden Reallöhnen konfrontiert seien - genau wie die Hafentarbeiter und Seeleute vor 100 Jahren bei der Gründung der Föderation. Ohne die ITF würden auf allen Schiffen ausnahmslos Billigflaggen Seeleute für Dumpinggehältern arbeiten, während sich in den Häfen nicht gewerkschaftlich organisierte Hafentarbeiter für schwankende Löhne verdingen müßten.

Auf dem Jubiläumskongreß werde man darüber beraten, ob die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften für die Herausforderungen der Gegenwart und der nächsten 100 Jahre gewappnet seien. Zunächst jedoch wolle man zurückblicken und die Geschichte der ITF Revue passieren lassen.

Die Gründerväter der ITF - Seeleute sowie Hafen- und Flußarbeiter - hätten im ausgehenden 19. Jahrhundert die Zeichen der Zeit erkannt: Sie hätten sich über engstirnige Kirchturmpolitik hinweggesetzt und sich zu einer übergreifenden Gewerkschaftsorganisation zusammengeschlossen. Zu diesem Interessenverband von Erwerbstätigen aus dem gesamten maritimen Sektor hätten sich später Arbeitnehmer aus anderen Bereichen der Verkehrswirtschaft gesellt. Damit sei der Grundstein für eine internationale Gewerkschaftsstruktur und eine wirkungsvolle globale Zusammenarbeit gelegt worden.

Der erste Außerordentliche Kongreß der ITF und der bislang größte in der Geschichte der Transportarbeiter-Föderation werde sich mit den Ursprüngen der Organisation befassen und die ersten 100 Jahre gebührend feiern. Eulen begrüßte die Delegierten, Berater und Gäste, die sich zu dieser Jubiläumsfeier eingefunden hatten, und hieß insbesondere die anwesenden Mitstreiter aus früheren ITF-Tagen willkommen.

Besondere Referenz erwies Eulen dem ehemaligen ITF-Vizepräsidenten und britischen Verkehrsgewerkschaftsfunktionär Jack Jones, der das Treffen der Ehemaligen organisiert hatte, und Alida de Jager, deren Vater Edo Fimmen von 1924 bis 1942 das Amt des ITF-Generalsekretärs innehatte. Der legendäre Fimmen habe nachhaltigen Einfluß auf die ITF und die internationale Gewerkschaftsbewegung ausgeübt.

Kollegiale Grüße richtete Eulen ferner an die früheren Präsidenten Fritz Prechtl und Jim Hunter sowie den ehemaligen Generalsekretär Harold Lewis. Lewis' herausragende Verdienste um die ITF seien in dem Buch "Solidarität" gewürdigt, das einen kurzen Abriß der ITF-Geschichte gebe.

Abschließend begrüßte Eulen die früheren Vorstandsmitglieder Tas Bull, Piet Potums und H. Muto sowie ehemalige Sektionssekretäre und Mitarbeiter der ITF.

Die Geschichte der ITF, so Eulen, sei eng mit der vieler anderer Gewerkschaftsorganisationen wie der Internationalen Berufssekretariate oder des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG) verknüpft. Ihre Führungskräfte würden sich später noch mit Grußworten an die Anwesenden richten.

Anschließend wurde für alle, die seit dem letzten Kongreß verschieden waren, eine Gedenkminute eingelegt, so insbesondere für Knud Mols Sørensen, den ehemaligen Vorsitzenden der Seeleutesektion und Vorstandsmitglied, und Ricardo Pérez, den früheren Vizepräsidenten und Vorsitzenden der Sektion Straßentransport.

Auf diesem Jubiläumskongreß werde dafür gesorgt, daß die Namen all jener, die ITF-Geschichte schrieben, nicht in Vergessenheit gerate. Die herausragendste Persönlichkeit der 20er und 30er Jahre sei Edo Fimmen gewesen. Als erster Generalsekretär habe er sich große Verdienste um die ITF erworben.

Fimmen werde wegen seines hartnäckigen Kampfes gegen den Nationalsozialismus und seine Unterstützung des Arbeiterwiderstandes - vor allem der Antwerpener Seeleute und ihres Anführers Hermann Knüfken - unvergessen bleiben. Knüfken ging als revolutionärer Seemann in die Geschichte ein, der Verbindung zu Fimmen aufnahm und ein Netz von Kontakteuten auf Seehandels- und Binnenschiffen sowie in deutschen Häfen aufbauen half. Eine weitere Stütze der Widerstandsbewegung sei Hans Jahn gewesen, Leitfigur der deutschen Eisenbahner und späterer ITF-Präsident.

In der jüngeren Vergangenheit, so Eulen, sei die Arbeit der ITF sehr stark von der zunehmenden Globalisierung der Weltwirtschaft und ihren Auswirkungen auf die einzelnen Sektoren der Verkehrswirtschaft geprägt worden.

Die ITF habe durch die Einführung von Billigflaggenschiffen und die daraus resultierende Aushöhlung sozialer Normen bereits früh Erfahrungen mit der Globalisierung gesammelt. In den traditionellen Seehandelsnationen seien Arbeitsplätze im maritimen Bereich verlorengegangen, während neue Länder ihre Arbeitskräfte der Billigflaggenflotte zur Verfügung gestellt hätten. Dadurch sei ein mörderischer Wettbewerb in Gang gesetzt worden, der ungehindert habe um sich greifen können.

Die ITF-Kampagne gegen Billigflaggen sei ohne Beispiel: Die Bedingungen in der Schifffahrtsindustrie und die Arbeits- und Unterkunftsbedingungen an Bord von Schiffen wären weitaus schlimmer, hätten die Beschäftigten in der Hafenvirtschaft nicht immer wieder tatkräftig Solidarität gezeigt.

Eulen sprach all jenen offiziell seinen Dank aus, die sich an der Kampagne beteiligt und dazu beigetragen hätten, daß die ITF ein Bollwerk gegen die Deregulierung und den Abbau sozialer Schutzmechanismen in anderen Verkehrsbereichen habe errichten können.

1896 sei die ITF von einer Handvoll europäischer Länder gegründet worden. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs habe die ITF die Interessen von einer Million Arbeitnehmer vertreten. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs seien bereits 30 Gewerkschaften aus 18 nichteuropäischen Ländern Mitglied in der ITF gewesen. Und heute gehörten 490 Gewerkschaften aus über 120 Ländern mit insgesamt mehr als sechs Millionen Mitgliedern der Organisation an.

Eulen wünschte der ITF viel Glück für das zweite Jahrhundert ihres Bestehens und brachte seine Hoffnung zum Ausdruck, daß die Delegierten gestärkt und mit frischer Zuversicht für den internationalen Einsatz der ITF nach Hause zurückkehren würden, um sich erneut ihrer schweren Aufgabe widmen zu können.





## *John Monks*

GENERALSEKRETÄR DES BRITISCHEN  
GEWERKSCHAFTSDACHVERBANDES TUC

**JOHN MONKS**, Generalsekretär des Trade Union Council (TUC), übermittelte der ITF Grüße und Glückwünsche vom ältesten nationalen Gewerkschaftsdachverband der Welt. Weiter begrüßte er die Delegierten in London. Schon seit vielen Jahren sei die britische Hauptstadt nunmehr Heimat der ITF.

Der TUC zähle die ITF, deren Hauptsitz nicht weit von der TUC-Zentrale entfernt liegt, zu seinen verlässlichsten Partnerorganisationen. Stets habe die ITF sich den gemeinsamen Gewerkschaftszielen verpflichtet gefühlt. Monks blickte zurück auf die Geschichte der ITF und ihre großen Persönlichkeiten Ben Tillet, Tom Mann und Ernest Bevin, die zu den Initiatoren des derzeitigen Beziehungsgeflechts zwischen den Gewerkschaften zählten.

Diese frühen Pioniere hätten eine Vision gehabt, von der noch heute die Beschäftigten in allen Industriezweigen profitieren würden; ihre Ziele hätten nichts an Aktualität eingebüßt.

Die Gewerkschaften seien bemüht, konkrete Vorteile für die Erwerbstätigen zu erkämpfen. Auch die ITF habe sich stets für eine Verbesserung der Bedingungen von Beschäftigten eingesetzt. Als Beispiel nannte Monks die Aushandlung von Mindestnormen für die Seeleute in aller Welt über die IAO in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts.

50 Jahre bevor der Begriff multinationale Unternehmen geprägt worden sei, habe die ITF bereits vor ihnen gewarnt. Als eine der ersten Organisationen habe sie die Folgen der Globalisierung erkannt und Gegenstrategien entwickelt, auch wenn ihr durch eine restriktive Gesetzgebung oft Steine in den Weg gelegt worden seien.

Die Delegierten auf diesem Jubiläumskongreß der ITF würden die nächsten Tage nicht nur feiern, sondern sich auch mit den Herausforderungen des nächsten Jahrtausends befassen. Monks wünschte der ITF alles Gute für die nächsten 100 Jahre.

## Heribert Maier

STELLVERTRETENDER GENERALDIREKTOR DES  
INTERNATIONALEN ARBEITSAMTES DER IAO

HERIBERT MAIER, Stellvertretender Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes, überbrachte der ITF im Namen des IAO-Generaldirektors Michel Hansenne herzliche Glückwünsche anlässlich ihres 100. Geburtstags.

Es sei für ihn eine Ehre, erklärte Maier, daß er mit bislang sechs ITF-Generalsekretären habe zusammenarbeiten dürfen - mit Jacobus Oldenbroek, Pieter de Vries, Hans Imhof, Charles Blyth, Harold Lewis und David Cockroft.

Jubiläen seien auch eine Zeit der Besinnung. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften könnten der Vergangenheit keinen besseren Tribut zollen, als dafür zu sorgen, daß das Morgen ebenso erfolgreich werde wie das Gestern und die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft den Herausforderungen einer sich rasch wandelnden Welt gut gewappnet gegenübertreten könnten.

ITF und IAO hätten seit der Gründung der Internationalen Arbeitsorganisation im Jahr 1919 eng zusammengearbeitet. Beide Organisationen hätten dieselben Leitlinien und setzten sich für soziale Gerechtigkeit, bessere wirtschaftliche Absicherung und die Einhaltung von Menschen- und Gewerkschaftsrechten ein.

Die ITF sei innerhalb der IAO stets aktiv für die Belange der Arbeitnehmer im Verkehrssektor und insbesondere der maritimen Industrie eingetreten. So habe sie sich vor allem im Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß (JMC) und in den Schiffahrtskonferenzen engagiert und sei wesentlich an der Durchsetzung vieler Übereinkünfte wie etwa des IAO-Übereinkommens 147 - eines wichtigen Instruments zur Bekämpfung der unternormigen Schifffahrt - beteiligt gewesen.

Besonderen Dank richtete Maier an David Cockroft und Bill Brett, den IPMS-Generalsekretär und Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe in der IAO, für ihre Bemühungen um die Beschaffung von Mitteln zur Finanzierung der 84. IAO-Seeschiffahrtskonferenz. Sie werde noch in diesem Jahr stattfinden und über neue Normen für Schiffsinspektionen, Arbeitszeiten auf See und Heuern beraten.

Die in den vorrangigen IAO-Übereinkommen umrissenen Arbeitnehmerrechte seien unteilbar und von universeller Gültigkeit, so Maier. Als wesentliche Stützpfiler des demokratischen Fortschritts müßten sie respektiert werden - gleich welche wirtschaftliche Entwicklungsstufe ein Land erklommen habe.

Strukturanpassungsprogramme und technologische Innovationen sorgten jedoch zunehmend für Unruhe unter den Beschäftigten. Eine Garantie, daß die Liberalisierung des Welthandels zu einem höheren sozialen Ansehen der Arbeiterinnen und Arbeiter führen werde, gebe es nicht. Im Gegenteil: Der Anpassungsdruck auf die Länder und sozialen Schichten werde dadurch vermutlich immer größer. Dies führe dazu, daß ganze Nationen nicht mehr mit der Entwicklung mithalten könnten, was wiederum sozialen Niedergang und Entbehrungen nach sich ziehe.

Deshalb müsse die internationale Gemeinschaft die gesellschaftlichen Folgen der Globalisierung stärker berücksichtigen und Anpassungsprogramme bzw. wirtschaftliche Übergangsmodelle so gestalten, daß der Fortschritt mit Chancengleichheit und sozialem Schutz einhergehe. Kein Land dürfe sich Wettbewerbsvorteile auf dem Rücken seiner arbeitenden Bevölkerung verschaffen.

Maier äußerte sich optimistisch über die Aussichten, nach der Konferenz der Welthandelsorganisation im Dezember in Singapur eine Einigung über die Aufnahme einer "Sozialklausel" in internationale Handelsabkommen zu erreichen und die Einführung von Überwachungsmechanismen durchzusetzen, mit denen die Umsetzung der in der Klausel enthaltenen Grundrechte der Erwerbstätigen gewährleistet werden könne. Die internationalen Investoren und der Handel müßten weltweit gebührenden Respekt für soziale Belange zeigen - und um hier echte Fortschritte zu erzielen, sei ein aktiver Einsatz der ITF erforderlich.





## *Hugues de Villèle*

GENERALSEKRETÄR DES VERBANDS DER  
VERKEHRSGEWERKSCHAFTEN IN DER  
EUROPÄISCHEN UNION (FST)

**HUGUES DE VILLÈLE**, Generalsekretär des Verbands der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST), bedankte sich für die Einladung zum Jubiläumskongreß der ITF. Er wies darauf hin, daß der 1958 von der ITF ins Leben gerufene "Brüsseler Ausschuß" stets enge Beziehungen zur ITF unterhalten habe. Dem FST gehörten viele Mitglieder an, die auch der ITF angeschlossen seien, überdies hätten beide Organisationen ihre Wurzeln in Europa.

De Villèle verwies auf die Notwendigkeit gewerkschaftlicher Bemühungen, um die Interessen der Arbeitnehmer in Brüssel, dem Sitz der EU-Institutionen, umfassend zu vertreten. Dem Standpunkt der Beschäftigten müsse bei der Entwicklung neuer politischer Gemeinschaftsstrategien deutlich Gehör verschafft werden.

Beide Organisationen, so de Villèle, hätten ähnliche Ziele: Während die ITF auf weltweite Kooperation baue, setze der FST auf europäische Integration. Eine enge Zusammenarbeit sei deshalb von allerhöchster Bedeutung.

Mit der Erweiterung der Europäischen Union sei nicht nur die EU-Gesetzgebung komplexer geworden. Auch der Trend zur Liberalisierung habe sich verstärkt, was wiederum die sozialen Systeme der Mitgliedstaaten gefährde. Der FST müsse sich neuen Herausforderungen stellen: Dazu zählten die zunehmende Globalisierung, das Erstarken der multinationalen Unternehmen und die Unterstützung, die die unabhängigen Verkehrsgewerkschaften in den Ländern des ehemaligen Ostblocks vor der Erweiterung der EU nach Mittel- und Osteuropa benötigten.

Sowohl in London wie auch in Brüssel müßten neue Lösungsansätze gefunden werden. Eine der Stärken der Gewerkschaftsbewegung sei von jeher ihre Fähigkeit zur Anpassung und zur Überwindung nationaler Unterschiede gewesen. Deshalb setze man hohe Erwartungen in die ITF und den Brüsseler Ausschuß, die beide Organisationen auch erfüllen würden.

ITF und FST hätten eine gemeinsame Aufgabe: Sie müßten die gewerkschaftlichen Kräfte im Verkehrssektor international bündeln und einem weiteren Sozialabbau entgegensteuern.

Der Brüsseler Ausschuß habe einen entscheidenden Beitrag zur Gründung von Betriebsräten in multinationalen Unternehmen geleistet. Durch diese Interessenvertretungen hätten die Arbeitnehmer Zugang zu Informationen bekommen, die selbst Aktionären oftmals vorenthalten worden seien. Die Einrichtung ähnlicher Gremien sei auch auf anderen Kontinenten möglich und könne dazu beitragen, den schlimmsten Formen sozialen Dumpings entgegenzuwirken.

Er hoffe, erklärte de Villèle abschließend, daß es der ITF gelinge, weltweit sämtliche Formen des sozialen Dumpings zu beseitigen und strenge internationale Regelungen im Sinne ihrer Mitglieder durchzusetzen.

## Marcello Malentacchi

VORSITZENDER DER IBS-GENERALKONFERENZ UND GENERALSEKRETÄR DES INTERNATIONALEN METALLGEWERKSCHAFTSBUNDS (IMB)

MARCELLO MALENTACCHI, Vorsitzender der IBS-Generalkonferenz und Generalsekretär des Internationalen Metallgewerkschaftsbunds (IMB), warnte vor der immensen Bedrohung, die für die Gesellschaft und die Gewerkschaftsbewegung von der zunehmenden Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung ausgehe. Der Mangel an Arbeit erschüttere die Gesellschaft in ihren Grundfesten und führe zu einem Anstieg der Zahl von Langzeitarbeitslosen, die von vielen Bereichen des Lebens ausgeschlossen würden. Dies sei zwar kein neues Phänomen, dennoch könne man auf nationaler Ebene nur schwer Lösungen finden. Protektionismus sei jedoch keine Antwort, da damit nur die wirtschaftliche Entwicklung gebremst werde.

An den Stellenabbau während wirtschaftlicher Rezessionen und den anschließenden Wiederaufschwung mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze seien die Werktätigen gewöhnt. Heute jedoch verschlechtere sich die Beschäftigungssituation infolge des Wettbewerbsdrucks mehr und mehr, während die Arbeitszeiten immer länger würden, die Zahl der Teilzeitstellen steige und die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmen zunehme.

Mit dem Siegeszug der Globalisierung verschlechtere sich die Lage weiter. Die großen Multis würden Informationstechnologien nutzen, um Arbeitsplätze in Billiglohnländer zu verlagern. Immer mehr Arbeit werde an externe Firmen bzw. Subunternehmen vergeben.

Weitere Probleme ergäben sich durch die Einrichtung von Freien Exportzonen, mit denen Entwicklungsländer ihre industrielle Infrastruktur zu verbessern versuchten. In diesen Zonen gäbe es für die Unternehmen sehr wenig Beschränkungen, gleichzeitig würde man den Arbeitnehmern dort die allerschlimmsten Arbeitsbedingungen aufzwingen.

Über angemessene Gehälter könne man streiten, keinerlei Rechtfertigung allerdings gebe es für die Verlagerung gefährlicher Arbeiten in die Freien Exportzonen: Unter Gefährdung von Gesundheit und selbst Leben der Beschäftigten erwirtschafteten die multinationalen Unternehmen dort beträchtliche Gewinne.

Die Firmen müßten daran gehindert werden, Arbeitsbereiche in die Exportzonen zu verlagern, nur um andernorts Umweltschutzaufgaben zu umgehen. Möglich sei dies durch die Aufnahme bindender "Umweltschutzvorgaben" in internationale Handelsvereinbarungen.

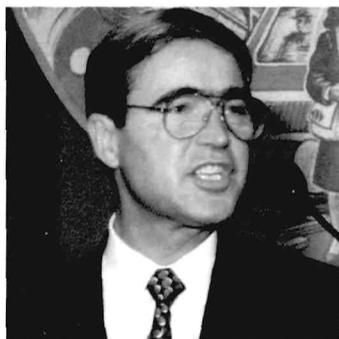
Die Internationalen Berufssekretariate (IBS) müßten sich den negativen Entwicklungen entgegenstellen. Erforderlich sei eine Kooperation auf globaler Ebene innerhalb des IBFG, die Erarbeitung gemeinsamer Strategien und Grundsätze und die Einigung über eine Zusammenarbeit in Bereichen, in denen gleiche oder sich überschneidende Interessen bestünden. Durch Abstimmung mit anderen Organisationen könne man die Ziele der internationalen Gewerkschaftsbewegung realisieren.

Als Beispiel nannte Malentacchi die Billigflaggenkampagne, bei der sich die ITF durch die Zusammenarbeit mit dem IBFG und den Rückhalt verschiedener Interessengruppen innerhalb der Gewerkschaftsbewegung Vorteile habe sichern können. Er verwies dabei insbesondere auf die Unterstützung des IMB während der ITF-Aktionswoche in den nordwesteuropäischen Häfen, die auch medienwirksame Aktionen umfaßt habe.

Eine engere Zusammenarbeit bedeute jedoch nicht, daß die IBS und die nationalen Gewerkschaftsverbände ihre Unabhängigkeit aufgeben müßten. Den Gewerkschaften werde nur immer häufiger bewußt, daß mit Einzelkämpfertum kein Blumentopf mehr zu gewinnen sei.

Malentacchi sicherte der ITF die volle Unterstützung des IMB zu und wünschte der Föderation alles Gute für das 100. Jahr ihres Bestehens.





## *Bill Jordan*

GENERALSEKRETÄR DES INTERNATIONALEN BUNDES  
FREIER GEWERKSCHAFTEN (IBFG)

**BILL JORDAN**, Generalsekretär des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften (IBFG), überbrachte der ITF, einer der ersten Verfechterinnen der internationalen Solidarität, die Glückwünsche seiner Organisation. Er erinnerte an die ersten beiden IBFG-Generalsekretäre Jacobus Oldenbroek und Omer Becu, die zuvor für die ITF gearbeitet hatten. Die seit jenen frühen Tagen bestehende enge Beziehung zwischen beiden Organisationen sei heute wichtiger denn je, da ein unaufhaltbarer Wandel die Welt erfaßt habe.

Er führe weltweit zu wachsender Unsicherheit, Arbeitslosigkeit und Armut. Die treibenden Kräfte würden weder Mitgefühl noch Gewissen oder Verantwortungsbewußtsein kennen. Internationale Finanzinstitute sowie transnationale Unternehmen aus Industrie und Wirtschaft seien jetzt weltweit federführend. Für sie sei es ein leichtes, Regierungen und Institutionen für ihre Sache zu gewinnen. In den Entwicklungsländern setze man auf arbeitsplatzfeindliche Strukturanpassungsprogramme und Freie Exportzonen, in denen man keine Normen und Werte mehr kenne. Gleichzeitig gerate in den Industrienationen der Sozialstaat unter Druck, während die Verfechter der Arbeitnehmerrechte heftigen Attacken ausgesetzt seien.

Angesichts dieser bislang beispiellosen weltweiten Bedrohung müsse die Gewerkschaftsbewegung nun in die Offensive gehen. Dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten komme dabei die Aufgabe zu, den nationalen Gewerkschaften den Weg zu weisen.

Jordan stimmte der in dem Dokument "Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend" enthaltenen Behauptung zu, die Gewerkschaftsbewegung leide unter einer Strukturkrise. Sie sei nämlich auf nationale Konflikte programmiert, obwohl es nun globale Kämpfe auszutragen gelte. Deshalb hätten die Delegierten auf dem soeben zu Ende gegangenen IBFG-Kongreß in Brüssel Pläne unterstützt, wonach der IBFG als Zentrale eines internationalen Informations-, Schulungs- und Hilfsnetzes dienen solle, und eine Stärkung der Partnerschaft mit den Internationalen Berufssekretariaten uneingeschränkt befürwortet.

Mit vereinten Kräften würden der IBFG und die Internationalen Berufssekretariate den Entscheidungsträgern auf dem internationalen politischen Parkett die von den Gewerkschaften bevorzugten Strategien zur Schaffung von Arbeitsplätzen vermitteln und sie zur Aufnahme einer "Sozialklausel" in internationale Handelsabkommen drängen. Ferner würden sie darauf bestehen, daß der Internationale Währungsfonds von den Entwicklungsländern nicht mehr die Einhaltung seiner wahnwitzigen Vorgaben als Gegenleistung für die Vergabe von Krediten fordere. Die Multis wiederum müßten Arbeitsplätze schaffen, statt sie abzubauen, und Normen einhalten, statt sie zu verwässern.

Die internationale Gewerkschaftsbewegung habe noch nie vor einer solchen Herausforderung gestanden, denn die scheinbar allmächtigen Gegner würden ihre schier unerschöpflichen Mittel in die Waagschale werfen. Dennoch könnten sie nicht den Willen einer entschlossenen Phalanx von Kämpfern brechen, die für soziale Gerechtigkeit und gewerkschaftliche Solidarität einträten und nicht eher ruhen würden, bis die Weltmärkte wieder ihre angestammte Aufgabe erfüllten und dem Wohl der Menschen statt ihrer Unterdrückung dienten.

Die Geschichte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation selbst zeige, daß dieser Kampf gewonnen werden könne: Die ITF habe Revolutionen und Diktaturen überdauert. Sie habe bereits den Lauf der Geschichte geändert - und das werde auch dem IBFG Seite an Seite mit den Internationalen Berufssekretariaten wieder gelingen.

## Bill Morris

GENERALSEKRETÄR DER BRITISCHEN TRANSPORT  
AND GENERAL WORKERS' UNION (TGWU)



**BILL MORRIS** von der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU) hieß die Delegierten auf dem Jubiläumskongreß im Namen der britischen Gewerkschaften willkommen. Besonders herzlich begrüßte er diejenigen, die zum ersten Mal an einer internationalen Zusammenkunft wie dieser teilnahmen.

Der Kongreß zum 100jährigen Bestehen der ITF biete eine gute Gelegenheit, um einen Rückblick auf die Vergangenheit zu wagen und gleichzeitig die Weichen für das nächste Jahrhundert zu stellen. Dabei gelte es, die wichtigsten Prinzipien und Zielsetzungen für die internationale Arbeit der ITF zu bekräftigen. Die Herausforderungen der Globalisierung und die technologische Revolution im Kommunikationssektor erforderten von der ITF ein Umdenken. Die Strategien von heute könnten morgen schon ohne Wirkung sein.

Die Gründerväter der ITF wären von manchen Problemen, vor denen die ITF heute stehe, überwältigt gewesen. Wiederum andere wären ihnen sehr bekannt vorgekommen, so etwa die Deregulierung und Privatisierung. Auch Kinderarbeit und Arbeitnehmerrechte seien ihnen als Themen keineswegs fremd gewesen.

In der Tat würden sich für die ITF heute die Ereignisse von 1896 schon fast wiederholen: Die gegenwärtigen Konflikte im Hafen von Liverpool wären den Pionieren aus den Anfangstagen wohl sehr vertraut erschienen. Die Gründergeneration der ITF hätte den heutigen Gewerkschaftern mit Sicherheit für ihre Solidarität mit den Hafentararbeitern in Liverpool Beifall gespendet.

Eine der Schlüsselaufgaben der ITF sei der Kampf um die Einführung von Mindestnormen *und die Verbesserung bestehender Bedingungen für die Beschäftigten in allen Bereichen der Verkehrsindustrie*. Das spiegele sich auch in dem Projekt "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" wider, das den Verkehrsgewerkschaften die Möglichkeit der Einflußnahme auf die Politik der ITF auch nach der Jahrtausendwende gebe.

Im Jahr 1896 habe die junge ITF eine klare Vision und feste Ziele gehabt: die Arbeitnehmer vor der völligen Ausbeutung zu bewahren und Lohn- und Arbeitsbedingungen zu erreichen, die mit den Grundsätzen menschlicher Würde vereinbar seien. Diese Ziele seien heute noch genauso aktuell wie eh und je.

## Neil Kinnock

EU-KOMMISSAR FÜR VERKEHR



Es sei eine Ehre für ihn, auf dem Kongreß zum 100jährigen Bestehen der ITF sprechen zu dürfen, betonte **NEIL KINNOCK**, Verkehrskommissar der Europäischen Union. Er freue sich, bei diesem Anlaß ehemalige Kollegen aus aller Welt zu treffen, insbesondere den einstigen ITF-Vizepräsidenten Jack Jones. Das Jubiläum der ITF biete Gelegenheit, zu feiern und die Weichen für ein weiteres Jahrhundert zu stellen.

Die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft hätten wirtschaftliche und soziale Veränderungen stets direkt miterlebt, das liege in der Natur ihrer Arbeit. Deshalb sei angesichts der gegenwärtigen Angriffe auf die Würde der Beschäftigten und die grundlegenden Menschenrechte eine starke gewerkschaftliche Präsenz unabdingbar.

Während die zunehmende Mobilität und intensive Nutzung moderner Verkehrsmittel in den Industrienationen zu Umweltverschmutzung und immer größerer Verkehrsüberlastung führe, stünden der Bevölkerung in den Entwicklungsländern nicht genügend verlässliche Verkehrsmittel zur Verfügung.

Nur durch eine verbesserte Infrastruktur und effizientere Nutzung der Verkehrssysteme könne das Mobilitätsbedürfnis weltweit befriedigt werden. In der Europäischen Union setze die Kommission im Verkehrswesen neue Akzente und fördere eine öffentliche Debatte über die Entwicklung im Verkehrssektor.

So habe sie neue Gesetze zur Verbesserung der Sicherheit auf See eingeführt und das Flugzeug zum Massenverkehrsmittel gemacht. Des weiteren stelle sie zusätzliche Mittel für Forschung und Entwicklung zur Verfügung. Die Anbindung der osteuropäischen Länder und der Mittelmeeranrainerstaaten werde durch die Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze vorangetrieben.

Ein Grünbuch über den öffentlichen Verkehr enthalte Vorschläge für sichere, bequeme, verlässliche und bezahlbare öffentliche Verkehrsmittel in städtischen und ländlichen Regionen und betone die Notwendigkeit behindertengerechter Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und Züge.

Weitere im Grünbuch dargelegte Ziele der Kommission seien regelmäßige Fahrpläne, gute Anbindungen und ausreichendes Personal, um eine sichere Personenbeförderung zu gewährleisten. Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch die Bereitstellung leicht zugänglicher Informationen und Hilfsdienste für die Fahrgäste.

An der Förderung eines auf Dauer leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs und der Schaffung von Langzeitarbeitsplätzen von hoher Qualität seien auch die Vertreter der Verkehrsgewerkschaften aktiv beteiligt.

Die EU sei der ITF dankbar, daß sie ihre Vorschläge für die Preisgestaltung im Verkehrswesen mitgetragen habe. Auf dem Weg zu einem fairen und effizienten Preissystem müsse man auch die Unterstützung der Arbeitgeberorganisationen gewinnen. Es gehe nicht an, daß manche Verkehrsteilnehmer mehr bezahlen, als sie Kosten verursachten, während andere zu wenig zur Kasse gebeten würden.



Differenzierte Preisgestaltung - das bedeute auch, daß man für schadstoffarme LKW weniger bezahlen müsse als für "Dreckschleudern" und die Straßenbenutzung zu Zeiten niedrigeren Verkehrsaufkommens weniger kosten sollte.

Die Förderung von Fahrzeugen der neuesten Generation, die Entlastung der Infrastruktur, das Umsteigen auf Schienen und Wasserstraßen und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in diesen beiden umweltfreundlichen Verkehrssektoren bringe soziale und wirtschaftliche Vorteile mit sich und schone zugleich die Umwelt.

*In der maritimen Industrie setze sich die Kommission für bessere Sicherheitsnormen ein, gehe gegen fahrlässige Betreiber und unangemessene Register vor und unterstütze eine qualitativ hochwertige Schifffahrt.*

Sicherheitsgefährdende Schiffe seien in den Gewässern der Europäischen Union nicht willkommen - durch Einführung einer strengeren Hafenstaatenkontrolle werde man das unmißverständlich zu verstehen geben. Außerdem werde die Kommission weiter mit Organisationen wie der ITF zusammenarbeiten, um die Kontrolle der Flaggenstaaten zu verstärken.

Billigflaggen gefährdeten die Arbeitsplätze und das Qualifikationsniveau der Seeleute. Dem begegne die EU, indem sie die Einführung von Vorschriften vorschlage, in denen geregelt sei, aus welchem Land die Besatzung eines europäischen Schiffs stammen müsse.

Durch strengere Anforderungen in Europa indes könne man die Arbeitsplätze der Seeleute in den Entwicklungsländern nicht sichern. Eine weltweite Industrie mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsnormen sowie angemessenen Arbeitsbedingungen könne nur durch ein konzertiertes internationales Vorgehen innerhalb der IAO und IMO erreicht werden.

Die EU werde unterdessen weiterhin an vorderster Front für die Liberalisierung der Seeschifffahrt kämpfen und nach geeigneten Mechanismen für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs suchen. Sie werde Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Ausbildungsqualität ergreifen, den innergemeinschaftlichen Ausbildungsstandard anheben und den Seeleuteberuf attraktiver gestalten.

Dabei werde angemessener Wert auf die Berücksichtigung sozialer Belange gelegt. So habe man ein umfassendes Netzwerk paritätischer Verkehrsgremien geknüpft, um die Sozialpartner zu informieren und konsultieren. Zur Zeit suche man in diesem Rahmen nach einer geeigneten Arbeitszeitregelung für das fahrende Personal.

Der Kommission zufolge stehe für die EU die soziale Komponente im Mittelpunkt - insbesondere wenn es um die Liberalisierung der Verkehrswirtschaft gehe. Es liege im Interesse der gegenwärtigen und zukünftigen EU-Mitglieder, daß der soziale Dialog über eine engere Integration des europäischen Verkehrsmarktes zu einer Angleichung der Arbeits- und Sozialbedingungen führe.

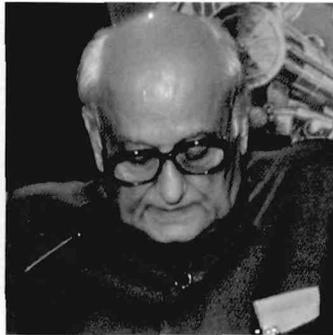
Kinnock versprach der ITF seine Unterstützung bei ihrem Einsatz für Themen, deren Bedeutung über politische, ethnische, geschlechtsspezifische und religiöse Unterschiede hinausgehe. Als Beispiele nannte er die "Sozialklausel", die Billigflaggenkampagne und die Förderung weiblicher Beschäftigter in der Verkehrswirtschaft.

Die ITF könne mit Genugtuung feststellen, daß ihr oft unter großem persönlichem Einsatz geführter Kampf von Erfolg gekrönt worden sei. Viele ihrer Forderungen seien inzwischen in nationalen und internationalen Gesetzen verankert worden, und bei ihrer langjährigen Kampagne für integrierte und wohlgedachte Verkehrssysteme könne sie heute auf breite internationale Unterstützung zählen.

Wenn es um die Zukunft der europäischen und weltweiten Verkehrspolitik gehe, seien sich die ITF und die Europäische Kommission in vielen Punkten einig.



## Beiträge aus den Sektionen und Regionen



**UMRAOMAL PUROHIT**, Stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion Eisenbahn und Präsident der indischen Eisenbahngewerkschaft AIRF, erklärte, die allmähliche Internationalisierung des Eisenbahnsektors ziehe einen Strukturwandel, veränderte Eigentumsverhältnisse bei den Bahnunternehmen und den Ausbau von Bahnverbindungen über nationale Grenzen hinweg nach sich. Damit aber ändere sich auch das Wesen des Schienenverkehrs und der politischen Strategien in der Industrie grundlegend.

Die Bahnstrukturierung laufe mit beispielloser Geschwindigkeit ab, so daß die Bahnbeschäftigten mit radikalen organisatorischen Veränderungen rechnen müßten. Dadurch gerieten die Lohn- und Arbeitsbedingungen unter Druck und würden Arbeitsplätze gefährdet.

In Kanada und Großbritannien und zum großen Teil auch in Lateinamerika habe man die Bahnen bereits privatisiert. In Ländern wie Deutschland, Italien und Japan seien Aktiengesellschaften mit dem Staat als alleinigem Anteilseigner gegründet worden.

Die Zersplitterung und organische Trennung von Infrastruktur und Betrieb stelle für die Industrie eine ernsthafte Bedrohung dar. Gleichzeitig hätten die Strukturanpassungsprogramme für die Bahnbeschäftigten in vielen Entwicklungsländern verheerende Folgen gehabt.

1996 sei mit Wisconsin Central das erste multinationale Bahnunternehmen entstanden, das mittlerweile bereits vier Bahnen auf drei Kontinenten betreibe.

Angesichts dieser Entwicklungen sei eine Reaktion der Bahnbeschäftigten unerlässlich. Die Gruppe der Eisenbahngewerkschaften bilde eine der größten Sektionen in der ITF. Sie habe seit den Anfangstagen der Organisation im Kampf für die Arbeiterklasse immer an vorderster Front gestanden und stets großen Wert auf Internationalismus gelegt.

Aufgrund der radikalen Änderungen in der Bahnindustrie sei konkrete Solidarität nun oberstes Gebot.

Ein Ehrenplatz in der Geschichte der ITF gebühre den deutschen Bahnbeschäftigten durch ihren Widerstand gegen den Faschismus in den 30er Jahren und die Gründung einer Untergrundbewegung unter der Leitung von Hans Jahn, dem ersten Präsidenten der Eisenbahngewerkschaft nach dem Krieg und späterem ITF-Präsidenten.

Doch auch andere Führungskräfte von Eisenbahngewerkschaften hätten an der Spitze der ITF gestanden. Man denke nur an Hermann Jochade und Trifón Gómez, der die spanische Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten vor dem Bürgerkrieg leitete, später die lateinamerikanische Struktur der ITF ins Leben rief und ihre Aktivitäten organisierte.

Als Präsident einer der größten und ältesten Arbeitnehmerorganisationen in der ITF würdigte Purohit die einstigen Führungskräfte von Eisenbahngewerkschaften und bekannte sich im Namen der AIRF und ihrer Mitglieder zur Solidarität innerhalb der ITF.

Er sei überzeugt, so Purohit, daß die Bahnbeschäftigten die ITF angesichts der Herausforderungen in der Bahnindustrie in den nächsten einhundert Jahren dringender als je zuvor bräuchten.



**HANS WAHLSTRÖM**, Präsident der Nordischen Transportarbeiter-Föderation (NTF) und der Schwedischen Transportarbeitergewerkschaft (STF), berichtete, daß sich die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft in den fünf skandinavischen Ländern intensiv mit Straßenverkehrsfragen befaßten. Sie wüßten sehr wohl, daß eine Zusammenarbeit zwischen den Ländern in Skandinavien und auch weltweit notwendig sei. Als treue Mitglieder setzten sie die Politik der ITF um und leisteten einen großen Beitrag zu ihrer Arbeit.

Das Fahrgast- und Gütertransportvolumen habe rasch zugenommen, so daß der Straßenverkehr heute das weltweit wichtigste Verkehrssystem sei. Dies bringe natürlich Probleme wie Verkehrsüberlastung, Umweltschäden und steigende Unfallzahlen mit sich. Die Zahl von Ein-Mann-Unternehmen oder Kleinbetrieben mit Fahrpersonal, das in enger Beziehung zum Firmeninhaber stehe und von ihm abhängig sei, nehme immer mehr zu. Die gewerkschaftliche Organisation der Beschäftigten in Europa werde dadurch erschwert.

Die Ausweitung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in der Region und neue Konzepte wie die "Just-in-time"-Produktion - eine Folge der wirtschaftlichen Integration in der Europäischen Union - hätten dazu beigetragen, daß das Fahrpersonal vermehrt an Streß und Übermüdung leide und die Unfallzahlen nach oben gegangen seien.

Ohne Unterstützung durch die nationalen Gewerkschaften und internationalen Gewerkschaftsverbände wären viele Fahrerinnen und Fahrer außerstande gewesen, sich auf die veränderten Bedingungen einzustellen.

Die Entwicklung im Sektor mache neue gewerkschaftliche Strategien erforderlich. So würden die angeschlossenen Gewerkschaften in Skandinavien eine intensivere Beobachtung von Kleinunternehmen durch die ITF begrüßen.

Für die unzureichenden Bestimmungen in der Straßenverkehrswirtschaft und die mangelnde Durchsetzung bestehender Verordnungen - und insbesondere der Arbeitszeitregelungen - sei unter anderem der geringe gewerkschaftliche Organisationsgrad des Fahrpersonals verantwortlich.

Die NTF habe viele der genannten Probleme im Nordischen Rat zur Sprache gebracht, woraufhin Regionalpolitiker allmählich echte Arbeitsplatzsicherheit für die Beschäftigten im internationalen Verkehr forderten. Bemühungen wie diese müßten von der ITF auf internationaler Ebene vorangetrieben werden.

Nur durch eine Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften in der ITF könne man für alle Arbeitnehmer in der Straßenverkehrswirtschaft einschließlich der ÖPNV-Beschäftigten ein angemessenes Arbeitsumfeld durchsetzen.

Die NTF und ihre Mitgliedsgewerkschaften hätten die Billigflaggenkampagne der ITF traditionell sehr stark unterstützt und seien nun bereit, ihre Bemühungen weiter zu intensivieren.

Es bestehe jedoch durchaus die Gefahr, daß der Billigflaggenvirus auch andere Bereiche der Verkehrswirtschaft befallte. Gefördert werde dies durch ein wirtschaftliches Klima, in dem immer mehr Beschäftigte um eine begrenzte Anzahl von Arbeitsstellen konkurrieren müßten. Im Luftverkehr gebe es bereits erste Hinweise auf eine Billigflaggenzene.

Abschließend sicherte Wahlström der ITF die volle Unterstützung der NTF bei der Bewältigung der zu erwartenden schwierigen Aufgaben zu.



**FRANCIS MUNGROO**, Präsident der Seeleute- und Hafentarbeitergewerkschaft von Trinidad, übermittelte den Anwesenden im Namen der der ITF angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften herzliche Glückwünsche zum Jubiläumskongreß. Er wies darauf hin, daß die Beschäftigten im Hafensektor stets eine wichtige und zentrale Rolle in der ITF gespielt hätten.

1896 hätten die Rotterdamer Hafentarbeiter in ihrem Kampf um Gerechtigkeit während eines überaus wichtigen Streiks, der direkt zur Gründung der ITF geführt habe, Seeleute aus vielen verschiedenen Ländern um solidarische Unterstützung gebeten - und sie auch bekommen.

Während dieser Anfangstage hätten die Hafentarbeiter in der ITF die stärkste Fraktion gebildet. Um die Jahrhundertwende seien dann Eisenbahner- und andere Transportarbeitergewerkschaften in die Organisation aufgenommen worden und hätten die Hafentarbeiter zahlenmäßig überrundet.

Gerade die Hafentarbeiter hätten den Beschäftigten in anderen Verkehrssektoren während der langen Geschichte der ITF stets tatkräftige Unterstützung zukommen lassen. Ihren ausgeprägten Sinn für internationale Solidarität hätten sie im Lauf der Jahre durch Hunderte von Aktionen unter Beweis gestellt.

Die Beschäftigten der Hafenwirtschaft in Trinidad seien in mehrere bedeutende Konflikte verwickelt gewesen. Dabei hätten sie auf die unerläßliche Unterstützung seitens anderer karibischer Verkehrsgewerkschaften und der internationalen Gemeinschaft der Gewerkschaften in der ITF zählen können.

In den 90er Jahren sei der Hafensektor durch Deregulierung und Privatisierung sowie durch den vermehrten Einsatz von Gelegenheitskräften und Subunternehmen stark unter Druck geraten. Unternehmer und Regierungen hätten gemeinsam das Rad der Zeit in den Häfen der Welt zurückgedreht. Deshalb müßten nun auch die Hafentarbeiter einmal die von ihnen so oft selbst gewährte Solidarität einfordern, um das Überleben der Industrie und ihrer Beschäftigten zu sichern.

Im 19. Jahrhundert sei die Arbeit in den Häfen sehr gefährlich gewesen und schlecht bezahlt worden. Die meisten Beschäftigten hätten sich als Gelegenheitskräfte verdingt: Sie hätten sich vor dem Vorarbeiter in eine Reihe gestellt und auf ihren Einsatz gehofft. Heute wehrten sich die Beschäftigten des Sektors gegen Bemühungen zur Wiedereinführung von Gelegenheitsarbeit und damit zur Rückkehr zu den schlimmen Verhältnissen der Vergangenheit. Und so bräuchten sie in den ausgehenden 90er Jahren die aktive Solidarität und Unterstützung ihrer Kolleginnen und Kollegen aus der Verkehrswirtschaft.

Mungroo erklärte, er sei stolz auf eine internationale Arbeitnehmerorganisation wie die ITF, die aus dem Willen zur Solidarität heraus entstanden sei. Er sei überzeugt, daß der Kampfgeist der Beschäftigten, der der ITF in den ersten hundert Jahren Kraft gegeben habe, auch weiterhin bestehen bleibe.



**SHOSHIRO NAKANISHI**, Vorsitzender des Regionalausschusses für Asien und den pazifischen Raum sowie des Regionalausschusses für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum und Präsident der japanischen Seeleutegewerkschaft, erinnerte die Delegierten an den Beitrag der Seeleute zur Gründung der ITF im Jahre 1896. Damals hätten die Seeleute bei der ersten Bekundung internationaler Solidarität den streikenden Rotterdamer Hafentararbeitern ihre Unterstützung angeboten und sich geweigert, Ladung umzuschlagen.

Die Seeleute seien zwar nie die größte Sektion, jedoch traditionell eine der kämpferischsten Gruppen in der ITF gewesen. Auch innerhalb der Internationalen Arbeitsorganisation habe diese Gruppe ihre Interessen am aktivsten vertreten, wie die große Zahl der in den 20er und 30er Jahren verabschiedeten IAO-Übereinkommen für den maritimen Sektor zeige.

Die nun bald 50 Jahre währende Billigflaggenkampagne sei der Grund für den hohen Bekanntheitsgrad der ITF in der Öffentlichkeit. Die Billigflaggenregister seien in den 40er Jahren entstanden, und seither hätten die Reeder das System konsequent genutzt, um teure Besatzungen durch billigere Seeleute zu ersetzen. Zunächst habe man statt Amerikanern Europäer angeheuert, dann asiatische statt europäische Seeleute, und nun setze sich der Trend nach unten mit den chinesischen Seeleuten fort, die die Arbeit der asiatischen übernehmen.

Da japanische Seeleute - einst Billigarbeitskräfte - heute zu den teuersten der Welt zählten, würden Schiffe in japanischem Besitz in ausländische Register eingetragen. Dies wiederum führe zum Verlust von Arbeitsplätzen.

Die Not der Seeleute in der Region sei eine Folge des Billigflaggensystems und zeige, daß die Seeleute in der ITF zusammenarbeiten müßten, um ihre Arbeitsplätze zu sichern und Arbeitsbedingungen zu erhalten.

Besonderer Dank gelte dem ehemaligen Sektionsvorsitzenden Mols Sørensen und dem früheren Stellvertretenden Generalsekretär Åke Selander für ihre Bemühungen um die Billigflaggenkampagne und die Verteidigung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf der ganzen Welt.

Die Fischerei gehöre in Asien und dem pazifischen Raum zu den wichtigsten Industriezweigen; China und Japan seien die weltweit führenden Fischfangnationen. Angesichts der Bedeutung der Fischerei habe die japanische Seeleutegewerkschaft Vertreter von Fischereibeschäftigten zu einem Seminar eingeladen. Auf dieser Sitzung habe man sich auf eine gemeinsame Haltung zu den Themen Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit, Fischereibewirtschaftung und Zusammenarbeit geeinigt.

Auf vielen Schiffen von Fischereistaaten aus Asien und dem pazifischen Raum arbeiteten ausländische Besatzungen - etwa aus Indonesien oder von den Philippinen. In Japan gebe es Beschäftigungsvereinbarungen, in denen diese Seeleute von den Arbeitgebern in Schutz genommen würden.

Seine Gewerkschaft unterstütze intensiv die Bemühungen zur nachhaltigen Bewirtschaftung maritimer Ressourcen und bekenne sich zu den Zielsetzungen der Vereinten Nationen sowie verschiedener internationaler Umweltkonferenzen und Fischereischutzprogramme, erklärte Nakanishi weiter. Darüber hinaus sei sie aktiv an der Arbeit der Internationalen Walfangkommission und der Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES) beteiligt.



**ÇANAN KOÇ** von der türkischen Eisenbahnergewerkschaft DEMIRYOL-IS sprach über die Geschichte der Frauen in der Verkehrswirtschaft und der ITF. Sie wies darauf hin, daß Frauen in der Industrie stets vertreten gewesen seien - ob als Gattinnen von Bahnwärtern und Binnenschiffern oder als Reinigungspersonal auf Fahrgastschiffen.

In manchen Ländern seien sie sogar in der Hafenwirtschaft eingesetzt worden. So habe es in Antwerpen um die Jahrhundertwende Hafendarbeiterinnen gegeben, und in den 30er Jahren seien Frauen in den Ostseehäfen beim manuellen Verladen von Bauholz beschäftigt worden. 1945 hätten die Hafendarbeiterinnen im finnischen Hafen Kotka - sie machten damals ein Drittel der gesamten Beschäftigten aus - für Lohngleichheit mit ihren männlichen Kollegen gekämpft.

Ein vertrauterer Anblick als Hafendarbeiterinnen seien Flugbegleiterinnen. Eine der ersten sei Ellen Church gewesen. Enttäuscht von ihrer Arbeit als Pilotin, wurde sie in den USA zum "Sky Girl". Schon 1946 gründeten die Flugbegleiterinnen eine Gewerkschaft und unterzeichneten ihre ersten Verträge.

Im Zweiten Weltkrieg schlug die Stunde der Frauen in der Verkehrswirtschaft: Frauen übernahmen traditionell männliche Arbeiten, etwa im Wartungsbereich oder bei der Fahrscheinkontrolle für London Transport.

Dennoch seien die Verkehrsgewerkschaften und auch die ITF weiterhin eine Männerdomäne geblieben. Die Seeleutesektion habe sich 1924 um die Aufnahme einer Klausel in den Entwurf des internationalen IAO-Kodex für Seeleute bemüht, wonach Frauen nur auf Passagierschiffen als Arbeitskräfte hätten eingesetzt werden dürfen.

Im ITF-Sekretariat seien Geschäftsführung und politische Entscheidungen Männersache geblieben, nur in den Bereichen Verwaltung und Übersetzung hätten Frauen dominiert. Eine Ausnahme sei Thérèse Asser gewesen, die mit Edo Fimmen zusammengearbeitet und Propagandamaterial gegen den Nationalsozialismus nach Deutschland geschmuggelt habe. Als erste Frau sei sie mit der ITF-Goldnadel ausgezeichnet worden.

Weitere führende Frauen seien Lilly Krier-Becker gewesen, die das New Yorker Büro der ITF geleitet habe, Alida de Jager, die Vertreterin der ITF in Mexiko, und Maniben Kara, Spitzenfunktionärin der indischen Eisenbahnergewerkschaft und ebenfalls Trägerin der ITF-Goldnadel.

Die erste schriftliche Erwähnung von Frauen in der ITF gehe auf den ITF-Kongreß des Jahres 1963 zurück, als Lina Raupp von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands Lohn- und Chancengleichheit forderte. 1974 habe der Kongreß die Durchführung einer Frauenkonferenz im darauffolgenden Jahr beschlossen. Auf dieser Sitzung sei ein ständiger Ausschuß für Frauen gefordert worden, um Frauenfragen im Rahmen der Sektionsaktivitäten mehr Gewicht zu verleihen. Diese Zielsetzung sei auch heute noch aktuell, das Bemühen um Berücksichtigung der Belange weiblicher Beschäftigter in der Verkehrswirtschaft ziehe sich wie ein roter Faden durch die Tätigkeit der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften.

Die Gewerkschaften in aller Welt achteten nun verstärkt darauf, Frauen für Teilzeitbeschäftigungen einzustellen und auf diesen Arbeitsplätzen auch zu halten, und immer mehr Frauen würden im Dienstleistungsbereich tätig.

Die ITF solle sich ein Beispiel an den ersten weiblichen Gewerkschafterinnen nehmen, die Pionierdienste geleistet hätten, und in der Verkehrswirtschaft neue Zeichen setzen.



**BEN ROXY UDOGWU**, Regionalsekretär für Afrika, sprach vor den Kongreßdelegierten über die Beziehungen zwischen Afrika und der ITF. Sie reichten bis in die Zeit vor der politischen Unabhängigkeit zurück und hätten den afrikanischen Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft viele Vorteile gebracht.

Er erinnerte an seine eigene frühe Tätigkeit für die ITF kurz nach der Entlassung Nigerias in die Unabhängigkeit. Ganz zu Anfang habe er im Büro in Lagos unter Emile Laflamme gearbeitet, der aus einem frankoamerikanischen Umfeld gestammt habe und deshalb für eine Tätigkeit in den französisch- und englischsprachigen Ländern Afrikas prädestiniert gewesen sei.

Viel gelernt habe er in jenen Jahren auch von Harold Lewis, dem persönlichen Assistenten des damaligen Generalsekretärs, der später selbst dieses Amt übernommen habe und allgemein als Freund Afrikas gegolten habe.

Ihn selbst, so Udogwu, habe es zunächst als Student in die Vereinigten Staaten und von dort aus in das ITF-Sekretariat nach London verschlagen. 1970 sei er zum ITF-Regionalvertreter für Afrika ernannt worden - ein Posten, den er noch heute innehabe.

Udogwu erinnerte an die Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, als die ersten afrikanischen Gewerkschaften der ITF beigetreten seien. Zunächst seien es nur sehr wenige Gewerkschaften mit einer Handvoll Mitglieder gewesen. Ganz im Gegensatz zu heute: Mittlerweile gehörten der ITF über 80 afrikanische Gewerkschaften mit insgesamt mehreren hunderttausend Mitgliedern aus allen Bereichen der Verkehrswirtschaft an.

Harold Lewis habe die Grundlage dafür geschaffen, daß die ITF heute zu den bekanntesten Internationalen Berufssekretariaten in Afrika gehöre. Und sein Werk werde von David Cockroft fortgesetzt, der sich einen Ruf als standhafter Fürsprecher der afrikanischen Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft erworben habe.

Die afrikanischen Transportarbeiterinnen und -arbeiter seien der ITF für ihre Unterstützung in ihrem Feldzug gegen Kolonialismus und Apartheid in den letzten 50 Jahren zu großem Dank verpflichtet. Wohl seien diese beiden Unterdrückungssysteme nun aus der Welt geschafft - der Kampf sei damit jedoch noch nicht zu Ende. Im Gegenteil, die afrikanischen Beschäftigten müßten sich nun gegen Ungerechtigkeit, Armut und Entbehrung, Strukturanpassungsprogramme und die Globalisierung der Weltwirtschaft zur Wehr setzen.

Unter dem Druck des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank würden staatliche Verkehrsdienste privatisiert und dereguliert. Und wieder könnten die Gewerkschaften in Afrika darauf zählen, daß die ITF im derzeitigen Klima des Wandels ihre Rechte und Interessen verteidige.

Es sei für ihn eine Ehre, seit über 30 Jahren für die ITF arbeiten zu dürfen, erklärte Udogwu abschließend. Afrika und seine Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft sähen einer besseren Zukunft entgegen und freuten sich auf eine weitere Intensivierung internationaler Kontakte.



**RENE LIOANJI** von der US-amerikanischen National Maritime Union (NMU) vertrat die nordamerikanischen Gewerkschaften auf dem Kongreß. Er stellte fest, daß die maritime Industrie sich in den 50 Jahren seiner Tätigkeit als Seemann und Gewerkschaftsfunktionär grundlegend gewandelt habe.

Bereits Ende der 40er Jahre hätten die beiden Gewerkschaftsführer Joseph Curran (NMU) und Paul Hall (SIU) vor den von Billigflaggen ausgehenden Gefahren gewarnt. Sie hätten die US-Gewerkschaften auf die Bedrohung für ihre nationale Flagge hingewiesen und sich für enge Beziehungen zur ITF eingesetzt.

Die erste nichteuropäische Gewerkschaft, die sich der ITF angeschlossen habe, sei aus Nordamerika gekommen. Noch vor dem Ersten Weltkrieg seien zwei US-Gewerkschaften - die ILA und die ISU - der ITF beigetreten. Ab den frühen 40er Jahren sei die Zahl der nordamerikanischen Gewerkschaften in der ITF dann rasant gestiegen.

1941 habe die ITF ein Büro in New York eingerichtet und enge Kontakte zu den Gewerkschaften der Beschäftigten im Schienen- und Straßentransport unterhalten. Mit der Aufnahme der Railway Labor Executives' Association (RLEA) im Jahr 1948 habe die ITF dann auf einen Schlag eine dreiviertel Million Mitglieder dazugewonnen.

Welche bedeutende Rolle Nordamerika in der Nachkriegsgeschichte der ITF gespielt habe, spiegele in den 50er Jahren die Aufnahme von Art Lyons (RLEA) als erstes nichteuropäisches Mitglied in den ITF-Vorstand wider.

Die Zunahme der Billigflaggenschiffahrt habe zuerst Nordamerika in Mitleidenschaft gezogen. Nationale Besatzungen seien durch billigere europäische Arbeitskräfte ersetzt worden. Die Gewerkschaften der Region hätten die Billigflaggenkampagne in den 40er und 50er Jahren auch am stärksten unterstützt - insbesondere während des Panlibhonco-Boykotts 1958, als unter der Führung der NMU in US-amerikanischen und kanadischen Häfen nahezu 300 Aktionen gestartet wurden.

Die maritimen US-Gewerkschaften hätten auf die Zunahme von Billigflaggen mit der Gründung der International Maritime Workers' Union (IMWU) sowie mit Aktionen gegen die Great White Fleet und ein Kreuzfahrtschiff der Incris Line reagiert.

Eine eilends beantragte gerichtliche Verfügung habe die Besatzungsmitglieder daran gehindert, für eine Gewerkschaft zu stimmen. Die IMWU habe zurückgeschlagen und die Unterstützung der italienischen Besatzung eines Incris-Line-Kreuzfahrtschiffs im Hafen von New York gewonnen. Daraufhin sei eine zweite gerichtliche Verfügung erlassen worden. Selbst heute noch sei es wegen dieser Verfügungen für die US-Gewerkschaften schwierig, mit gemeinsamen Aktionen gegen Billigflaggenschiffe vorzugehen.

In den ausgehenden 90er Jahren blickten die nordamerikanische Gewerkschaftsbewegung und die ITF hoffnungsvoller in die Zukunft als in der Vergangenheit. Heute laute das Ziel, der zunehmenden wirtschaftlichen Integration - erkennbar etwa am Zustandekommen von Handelsbündnissen wie dem nordamerikanischen Freihandelsabkommen NAFTA - mit einer koordinierten internationalen Gewerkschaftsstrategie Einhalt zu gebieten.



**ALICIA CASTRO**, von der argentinischen Kabinenpersonalsgewerkschaft AAA erklärte, die Beschäftigten in der lateinamerikanischen und karibischen Verkehrswirtschaft könnten auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Bereits früh seien Gewerkschaften aus Argentinien, Brasilien und Mexiko der ITF beigetreten. Während der mexikanischen Revolution in den 20er und 30er Jahren habe die ITF die aufständische Bevölkerung und ihre Gewerkschaften tatkräftig unterstützt.

Als spanische Gewerkschafter in Europa nach der Niederlage der republikanischen Kräfte im spanischen Bürgerkrieg unter Druck geraten seien, hätten sie in Lateinamerika Zuflucht gefunden. So habe die spanische Gewerkschaft UGT in Mexico City ein Büro eingerichtet.

Der legendäre ITF-Generalsekretär Edo Fimmen habe Anfang der 40er Jahre zur Genesung in Cuernavaca geweltet. Bei seiner Beerdigung in Mexico City sei der Sarg von mexikanischen Gewerkschaftsführern getragen worden.

Eine Schlüsselrolle in der ITF hätten in den Nachkriegsjahren spanische Exilgewerkschafter gespielt, allen voran Trifón Gómez, der ehemalige Gewerkschaftsführer der spanischen Eisenbahner. Sein Büro in Mexico City sei zum ersten Regionalbüro der ITF geworden. Er habe einen regionalen ITF-Pressebericht herausgegeben und die lateinamerikanische Transportarbeiterkonferenz 1949 in Havanna organisiert. Nach seinem Tod sei sein Werk von Fernando Azaña - wie Gómez ein spanischer Gewerkschafter im Exil - fortgeführt worden. Dessen Nachfolger wiederum sei Jack Otero gewesen, ein Amerikaner kubanischer Abstammung.

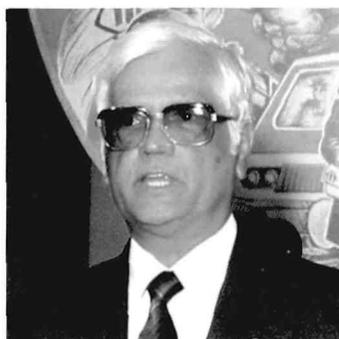
Viele Jahre lang habe die Bevölkerung in Lateinamerika unter Diktatoren gelitten. Gewerkschaftsführer seien gefoltert und ermordet worden, was zu internationalen Protesten geführt habe. Viele verfolgte Spitzenfunktionäre seien nach Europa geflüchtet.

Die ITF habe eindeutig Stellung bezogen und die Unterdrückung in Brasilien, Chile und Argentinien angeprangert. Sie habe im September 1974 einen internationalen Boykott chilenischer Schiffe organisiert, Schiffe in Großbritannien, Deutschland, den Niederlanden und den USA arrestieren lassen und noch im selben Jahr eine ITF-Delegation nach Chile entsandt.

Die Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter hätten diese schlimme Zeit überstanden, obwohl es auch heute noch Länder in der Region gebe, in denen es lebensgefährlich sei, der Führungsriege einer Gewerkschaft anzugehören. Nach anfänglichen Rückschlägen im Anschluß an die Schließung des Büros in Lima im Jahr 1989 herrsche in der Region durch die Eröffnung des Büros in Rio de Janeiro unter Mauricio Sant'Anna und den Beitritt vieler lateinamerikanischer Gewerkschaften zur ITF nun erneut Aufbruchsstimmung.

Bedingt durch die zunehmende wirtschaftliche Integration mittels regionaler Handelsbündnisse wie dem NAFTA und dem Mercosur sowie den Trend hin zu einer globalisierten Verkehrsindustrie, rücke die internationale Zusammenarbeit erneut in den Mittelpunkt der ITF-Aktivitäten in Lateinamerika.

Der vielleicht größte Triumph der ITF sei die Zusammenkunft der durch eine lange Geschichte des gemeinsamen Kampfes und den Geist internationaler Solidarität verbundenen Gewerkschaften aus aller Welt in London.



**MO HODA**, ehemaliger Regionalsekretär der ITF für Asien und den pazifischen Raum, gab einen Rückblick auf seine Anfangszeit als Aktivist in der indischen Eisenbahngewerkschaft.

Unter der Führung des dynamischen Edo Fimmen habe sich die ITF in den 20er Jahren zum aktivsten Internationalen Berufssekretariat entwickelt. In dieser Zeit habe Fimmen auch erste Kontakte zu den Verkehrsgewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum geknüpft.

Durch seine Aktionen habe Fimmen auch die Aufmerksamkeit der Kolonialregierungen auf sich gezogen. Diese hätten versucht, ihn an einem Besuch in der Region zu hindern, und ihm die Einreise nach Indien und Indonesien verwehrt.

Unter Fimmen habe die ITF im Kampf gegen den Kolonialismus an vorderster Front gestanden. Der damalige Generalsekretär habe sogar Kontakte zum indischen Verfechter der Unabhängigkeit Pandit Jawaharlal Nehru geknüpft und sich über die Beschränkungen beklagt, die der Gewerkschaftsbewegung auferlegt worden seien.

Erst nachdem die meisten Länder Asiens und der pazifischen Region ihre Unabhängigkeit von den einstigen Kolonialherren erlangt hätten, seien in ihnen uneingeschränkte gewerkschaftliche Aktivitäten möglich gewesen. Später jedoch hätten die Behörden in vielen Ländern die Gewerkschaftsrechte wieder eingeschränkt. Denn die Staaten hätten sich um Kredite internationaler Geldgeberorganisationen bemüht, und diese hätten als Gegenleistung ein "störungsfreies Arbeitsklima" verlangt.

Hoda erinnerte an den Konflikt zwischen der malaysischen Gewerkschaft der Luftfahrtbeschäftigten und MAS, der 1979 zu einer Konfrontation zwischen der malaysischen Regierung und der zu jener Zeit noch in Kuala Lumpur ansässigen ITF geführt und in der Verhaftung von 20 Beschäftigten sowie des Regionalvertreters Donald U'ren gegipfelt habe. Durch Solidaritätsaktionen australischer und europäischer Gewerkschaften sei zwar eine Einigung herbeigeführt worden, doch habe die ITF ihr Büro schließen und die Aktivitäten in Asien und dem pazifischen Raum künftig vom Hauptsitz in London aus regeln müssen. Damit sei man von der eigenen Geschichte eingeholt worden, denn bereits das erste Büro der ITF in der Region - damals noch in Tokio - sei 1939 von den Generälen dichtgemacht worden.

Der Konflikt in Malaysia habe sich als ein Wendepunkt erwiesen: Da die meisten Gewerkschaften in der Region keine Solidaritätsaktionen hätten starten können, sei auf der nächsten Regionalkonferenz für Asien und den pazifischen Raum ein detailliertes Aktionsprogramm verabschiedet worden.

Es seien nationale Koordinierungsausschüsse sowie Regions- und Industrieausschüsse eingerichtet worden. Über ein langfristiges Bildungsprojekt habe man ein neues Zusammengehörigkeitsgefühl geschaffen, das anderen Regionen als Vorbild gedient habe.

In London zu arbeiten habe bedeutet, aus dem Koffer zu leben. Dies bleibe seinem Nachfolger Shigi Wada mit der Eröffnung des Regionalbüros in Tokio erspart.

Auf die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Asien und dem pazifischen Raum kämen laufend neue Herausforderungen zu, da die Region vor dem wirtschaftlichen Durchbruch stehe. Vorrangig sei nun der Aufbau starker und verantwortungsbewußter nationaler Gewerkschaften und die Interessenvertretung der nichtorganisierten Beschäftigten im informellen Sektor.



**JACEK CEGIELSKI**, Vizepräsident der Nationalen Schifffahrtssektion in der polnischen Gewerkschaft NSZZ Solidarnosc, sprach vor dem Kongreß für die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft Mittel- und Osteuropas. Dabei erinnerte er an den erbitterten Widerstand der polnischen Arbeitnehmer gegen die kommunistische Diktatur und seine eigene achtmonatige Inhaftierung während des Jaruzelski-Regimes nach der Zerschlagung der Gewerkschaften.

In den meisten mittel- und osteuropäischen Staaten habe es bereits vor dem Zweiten Weltkrieg eine unabhängige Gewerkschaftsbewegung gegeben. Die Verkehrsgewerkschaften hätten dabei in der ITF eine aktive Rolle gespielt. Unter der deutschen und russischen Besatzung jedoch habe sich eine "Fließbandmentalität" durchgesetzt, die das Verhältnis zwischen den kommunistischen Regierungen und den Gewerkschaften fast 50 Jahre lang geprägt habe.

Die polnischen Gewerkschaften hätten lange gegen gewerkschaftsfeindliche Haltungen kämpfen müssen. So seien 1932 keine polnischen Delegierten zum Prager Kongreß zugelassen worden. Edo Fimmen habe bei der Gelegenheit vom Rednerpult aus einen besonders eindringlichen Appell an die polnische Regierung gerichtet.

Der Prager Kongreß habe als letzter vor der Machtergreifung der Nazis einen Wendepunkt für die ITF markiert. Danach sei es zu einer Spaltung der europäischen Gewerkschaftsbewegung gekommen, die erst mit dem Niedergang des Kommunismus nach 1989 und der Gründung der ersten unabhängigen Gewerkschaften habe überwunden werden können.

Die Bevölkerung in Mittel- und Osteuropa möge wohl ihre Freiheit wiedergewonnen haben, für Arbeitnehmerrechte und angemessen bezahlte Arbeitsplätze indes müsse man unter der Bürde des Wechsels zu einer freien Marktwirtschaft und der zunehmenden Deregulierung im Verkehrssektor noch immer kämpfen.

Die Gewerkschaftsaktivisten müßten das Vertrauen der Transportarbeiterinnen und Transportarbeiter in unabhängige und effiziente Gewerkschaften erst noch gewinnen - das sei eine sehr schwere Aufgabe, die zuweilen unlösbar erscheine und viel harte Arbeit erfordere.

Im Rückblick auf die Geschichte der ITF könnten die Gewerkschaften stolz darauf sein, daß die Einkommensverbesserungen der Seeleute während der letzten einhundert Jahre größtenteils dem Einsatz der Gewerkschaften in der ITF zu verdanken seien.

Noch während man dieses Jubiläum feiere, müsse man sich überlegen, wie man die ITF für das nächste Jahrhundert wappne, damit sie auch ihr 200jähriges Bestehen feiern könne.

Cegielski äußerte seine Genugtuung darüber, daß er im Namen der mittel- und osteuropäischen Erwerbstätigen in der Verkehrswirtschaft, die nun wieder in den sicheren Schoß der ITF zurückgekehrt seien, auf dem Kongreß eine Ansprache halten dürfen - viele Jahre lang sei dies nur Wunschtraum gewesen. Es gebe doppelten Grund zum Feiern: 100 Jahre ITF und die Zusammenführung der ITF-Familie zu einer wirklich globalen Arbeitnehmerorganisation.



**KARIN ALLEWELDT** von der bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) betonte, daß die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung in Westeuropa sehr eng mit der Geschichte der ITF verknüpft sei.

Drei Ereignisse in Europa hätten zur Gründung der ITF geführt: der Hamburger Hafentarbeiterstreik, der Streik im Hafen von Rotterdam und die Sozialistische Internationale 1896. Seit 100 Jahren präge die ITF das Arbeitsleben der Beschäftigten in der westeuropäischen Verkehrswirtschaft.

Die ITF habe zwei Weltkriege überstanden. Sie habe die Transportarbeiterinnen und -arbeiter im Widerstand gegen den Faschismus unterstützt, als die meisten ihr angeschlossenen Gewerkschaften in Westeuropa verboten gewesen seien. Dem couragierten Einsatz vieler beherzter Aktivisten sei es zu verdanken, daß die ITF die internationalen Verbindungen zwischen den Gewerkschaftern aufrechterhalten habe.

Bereits 1944 habe die ITF an den Wiederaufbau der demokratischen Gewerkschaftsbewegung gedacht und unmittelbar nach Kriegsende damit begonnen.

Noch während der Kriegsjahre seien Pläne für eine integrierte Verkehrswirtschaft in Europa ausgearbeitet worden. Sie seien von Edo Fimmen in den 20er Jahren angeregt und in den Nachkriegsjahren von der ITF bei verschiedenen Konferenzen aufgegriffen worden.

Der mit der Unterzeichnung der Römischen Verträge 1957 eingeläutete Prozeß der wirtschaftlichen Integration in Westeuropa habe inzwischen zu einem gemeinsamen Markt geführt. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften hätten die Integrationsbestrebungen stets begrüßt und alles in ihrer Macht Stehende getan, um den erforderlichen sozialen Rahmen mitzugestalten.

Die Forderungen der ITF nach einer auf die Belange der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft zugeschnittenen europäischen Verkehrspolitik seien 1990 auf dem Kongreß von Florenz dargelegt und inzwischen an die neuen Verhältnisse angepaßt worden, die durch den politischen Wandel in Mittel- und Osteuropa entstanden seien.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Westeuropa würden den politischen Aktivitäten der Europäischen Union große Bedeutung beimessen. Für die Länder in der EU sei der 1958 gegründete Brüsseler Ausschuß zuständig, der stets enge Beziehungen zur ITF unterhalten habe.

Nachdem die mittel- und osteuropäischen Staaten ihre Grenzen geöffnet hätten, gelte es nun, zu beidseitigem Nutzen enge Beziehungen zwischen den Gewerkschaften in Ost und West zu knüpfen. Dieser Prozeß sei bereits in vollem Gange und schreite gut voran.

Nötig sei vor allem eine lebendige, gesamteuropäische Regionalstruktur im Rahmen der ITF, in der die Gewerkschaften als gleichberechtigte Partner zusammenarbeiten könnten.



**MIGUEL DE JULIÁN**, Internationaler Sekretär des Verbandes spanischer Telekommunikations- und Transportarbeitergewerkschaften (FETT-UGT), berichtete den Kongreßteilnehmern, daß in seinem Verband zahlreiche Beschäftigte aus den beiden kleinsten Sektionen der ITF, der Sektion der Fischer und der Sektion Fremdenverkehrsdienste, organisiert seien.

Die Sektion *Fremdenverkehrsdienste* - die früher Sektion *Transportverwandte Berufe* und *Dienste* hieß - sei vorrangig damit befaßt, das Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Beschäftigten in der Fremdenverkehrswirtschaft zu stärken. Dieses Ziel werde wegen des insgesamt niedrigen gewerkschaftlichen Organisationsgrades im Tourismussektor wohl auch weiterhin Priorität haben.

In der Sektion der Fischer hingegen seien sehr viele Beschäftigte organisiert. Schwindende Fischbestände, eine Folge der Meeresverschmutzung und der Zunahme von Billigflaggenflotten, würden der Fischereiindustrie schwer zu schaffen machen. Dieses Problem könne weder von Spanien, einem Land mit einer langen Fischfangtradition und den meisten Fischereibeschäftigten in Europa, noch von der Europäischen Union im Alleingang gelöst werden.

Der Bedeutung der Fischerei für die Volkswirtschaften sei bisher weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene jemals durch Gesetze oder Verordnungen adäquat Rechnung getragen worden. Lediglich die IAO habe im Verlauf der letzten 70 Jahre über verschiedene maritime Übereinkommen - von denen die meisten ursprünglich für Seeleute verabschiedet worden seien - Mindestnormen für den Fischereisektor gesetzt.

In diesen Übereinkommen, deren Durchsetzung im übrigen den jeweiligen Fischfangnationen überlassen worden sei, habe man es jedoch versäumt, die Rechte einer Beschäftigungsgruppe zu stärken, die ihre Arbeit unter extrem schweren Bedingungen verrichte.

Die Zukunft der Fischerei sehe düster aus. Flotten und Besatzungen würden reduziert, was zunehmende Arbeitslosigkeit nach sich ziehe, während gleichzeitig Joint Ventures unter Billigflaggen entstünden. Es sei weiterhin Hauptaufgabe der ITF, die Arbeitsbedingungen der Fischereibeschäftigten zu bewahren und sich für ein Regelwerk aus Fischereiübereinkommen einzusetzen, wie es bereits für Seeleute bestehe.

Im Hinblick auf die Fremdenverkehrswirtschaft müsse das Sekretariat neue Wege beschreiten, um mehr Gewerkschaften für die Arbeit der Sektion Fremdenverkehrsdienste zu gewinnen und damit die kleinste ITF-Fachsektion zu stärken. Dies sollte über die Umsetzung der auf der Sektionskonferenz im November 1993 in Granada sowie 1994 auf dem Kongreß in Genf verabschiedeten Entschlüsse zu erreichen sein.

Außerdem müsse die Sektion organisatorische und personelle Strukturen schaffen, damit man den Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite stehen und für eine angemessene Vertretung in den jeweiligen internationalen Gremien sorgen könne. Das erfordere zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen. Zudem müßten die Gewerkschaften sich mehr an der Planung und Umsetzung des Arbeitsprogramms der Sektion beteiligen.



**ALFONS GEERAERTS**, Vorsitzender der Sektion Binnenschifffahrt und Präsident der belgischen Transportarbeitergewerkschaft BTB, wies auf die frühe Bedeutung der Binnenschifffahrt in der Verkehrswirtschaft hin - mit Hilfe der Naturkräfte habe man Fahrgäste und Güter transportiert. Wie nicht anders zu erwarten, habe sich die Binnenschifffahrt im Lauf der Jahre zu einem wichtigen Glied in der Transportkette entwickelt; deshalb seien Vertreter der Beschäftigten aus diesem Sektor bei der Gründung der ITF dabei gewesen.

Mit nur 30 Ländern sei die Sektion Binnenschifffahrt in der ITF eher klein, doch gebe es in jeder Region zahlreiche Beschäftigte in diesem Industriezweig. Außerdem sei die Sektion immer äußerst aktiv gewesen. Da die Binnenschifffahrt ein grenzüberschreitender Sektor sei, liege ein internationales Vorgehen nahe.

Wie in anderen ITF-Fachsektionen seien auch die Gewerkschaften in der Binnenschifffahrt sowohl mit nationalen Lohn- und Arbeitsbedingungen als auch dem Wohlergehen ihrer Mitglieder bei der Arbeit im Ausland befaßt.

1868 unterzeichneten die Rhein-anliegerstaaten die Mannheimer Akte, die eine freie Schifffahrt auf der wichtigsten europäischen Wasserstraße garantiere. Die darin enthaltenen Prinzipien seien später auf die Donau und das lateinamerikanische Wasserstraßensystem Paraná-Paraguay ausgeweitet worden.

Angesichts dieses wegweisenden politischen Abkommens hätten sich später auch die betroffenen Gewerkschaften auf eine länderübergreifende Zusammenarbeit geeinigt. Im Kampf gegen den Faschismus hätten die Beschäftigten in der Rheinschifffahrt unter der Führung deutscher Gewerkschafter dann eine starke Widerstandsbewegung gebildet; dabei habe die BTB in Antwerpen koordinierend mitgewirkt.

Nach Kriegsende habe man die Kontakte intensiviert und die Arbeitsgruppe Rheinschifffahrt nun für alle Beschäftigten des Rhein-Main-Donau-Wasserstraßensystems geöffnet, so daß eine Arbeitsgruppe Rhein-Main-Donau entstanden sei. In Lateinamerika sei die länderübergreifende Koordinierung gewerkschaftlicher Aktivitäten mit der Internationalisierung des Sektors ausgeweitet worden.

Heute konzentriere sich ein beträchtlicher Teil der Sektionsarbeit auf die Europäische Union, in der Unternehmer und Beschäftigte in einem paritätischen Ausschuß vertreten seien.

Die ITF sei eng an der Ausarbeitung internationaler Vereinbarungen und Sozialabkommen für die Beschäftigten in der Binnenwirtschaft beteiligt gewesen. So könne man ohne Übertreibung sagen, daß sich besonders in Europa die Lage der Beschäftigten dank der Förderung internationaler Solidarität durch die ITF wesentlich gebessert habe.

Die Binnenschifffahrtsgewerkschaften in der ITF seien stolz darauf, an den Feierlichkeiten zum 100jährigen Bestehen der ITF mitwirken zu dürfen. Obwohl sie nur eine kleine Sektion bildeten, seien sie davon überzeugt, daß in dem heutigen Klima des raschen Wandels auf der ganzen Welt bald kein Platz mehr für rein nationale Gewerkschaften sein werde. Die Beschäftigten der Binnenschifffahrt blickten vertrauensvoll in eine Zukunft innerhalb der ITF.



**GEORGE RYDE**, Vorsitzender der Sektion Zivilluftfahrt und Nationaler Sekretär für Zivilluftfahrt in der britischen Transport and General Workers' Union (TGWU), würdigte die Weitsicht der ITF: So habe sie bereits 1948, als der Luftverkehr noch in den Kinderschuhen steckte, erkannt, daß die internationale gewerkschaftliche Zusammenarbeit eine entscheidende Rolle spielen würde.

In einem eigens erstellten ITF-Bericht sei darauf hingewiesen worden, daß die Luftverkehrsgewerkschaften gemeinsame Interessen verfolgten und deshalb zu einer wirkungsvollen internationalen Zusammenarbeit finden müßten, um sich mit vereinten Kräften für die Verteidigung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder einsetzen zu können. Dieses zunehmende Bewußtsein für internationale Zusammenarbeit in der zersplitterten Arbeitnehmerschaft der Luftfahrtindustrie sei schließlich auch in der Gründungskonferenz der Sektion im Jahr 1949 zum Tragen gekommen.

In den Nachkriegsjahren hätten nur rund 20 Fluggesellschaften Langstreckenflüge angeboten. Mittlerweile habe die Luftfahrtindustrie enorm zugelegt: Heute beförderten über 200 internationale Gesellschaften jährlich etwa 1,2 Milliarden Passagiere und fast 18 Millionen Tonnen Fracht.

Wie in keiner anderen Industrie würden im Luftverkehr mit seinen 1,5 Millionen Beschäftigten Leben und Sicherheit der Flugpassagiere vom fliegenden und Bodenpersonal abhängen. Doch selbst in einer so stark expandierenden Industrie wie dem Luftverkehr gebe es keine Beschäftigungssicherheit. Die Unternehmen versuchten ständig, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad sei ebenso gefährdet wie die Anerkennung der Gewerkschaften durch die Unternehmen.

Mit der Globalisierung sei eine neue Ära angebrochen - der Trend zu Deregulierung und Liberalisierung sei nicht mehr aufzuhalten. Hinzu komme die Umsetzung der Politik der "offenen Himmel" und die zunehmenden internationalen Zusammenschlüsse bzw. Allianzen von Fluggesellschaften.

Möglicherweise würden die Entwicklungsländer von den transnationalen Mega-Gesellschaften sogar völlig aus der Luftfahrtindustrie verdrängt. Gleichzeitig könne die Aufweichung internationaler Bestimmungen zur Entstehung von Billigflaggen im Flugverkehr führen.

Die Fluggesellschaften orientierten sich zunehmend global und bildeten Zusammenschlüsse, um ihren Kunden einen nahtlosen Service bieten zu können - gleichzeitig versuchten sie aber auch, die Gewerkschaften zu schwächen oder gar vollständig zu verdrängen. Bestimmte Arbeitsbereiche würden an nicht gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte in Billiglohnländern vergeben, Tarifverhandlungen fänden auf örtlicher statt nationaler Ebene statt, und befristet eingestellte Beschäftigte oder Subunternehmen würden festen Belegschaften vorgezogen.

Es könne durchaus vorkommen, daß man einen Flug bei British Airways buche, ein Flugzeug von BA mit Personal in BA-Uniformen besteige, obwohl Flugzeug, Besatzung und Betriebsführung in dänischer Hand seien. Swissair habe die Buchhaltung nach Indien verlagert, und auch Cathay Pacific lasse Schreivarbeiten in China erledigen.

Die Globalisierung der Industrie und die Forderung der Unternehmen nach Arbeitsflexibilisierung seien für die Luftverkehrsgewerkschaften eine immense Herausforderung und stellten ihr Bekenntnis zum Internationalismus auf eine neue Bewährungsprobe. Es müßten neue Wege der Kommunikation, Kooperation und Mitgliederwerbung gefunden werden.

## Aus der Geschichte lernen



**BOB REINALDA** vom Institut für politische Wissenschaften der niederländischen Universität Nimwegen gratulierte der ITF zu ihrem hundertjährigen Bestehen. „Aus der Geschichte lernen“, so lautete der Titel seines Vortrags.

Sein Buch „Die Fimmen-Jahre“, die dritte eigens anlässlich des ITF-Jubiläums in Auftrag gegebene Veröffentlichung, erscheint voraussichtlich im Herbst.

Es gebe eine Reihe von Parallelen zwischen dem ITF-Gründungsjahr 1896 und der Zeit 100 Jahre später, erklärte Reinalda. Denn auch heute müsse die ITF im Kontext der wirtschaftlichen Globalisierung beweisen, daß ein Internationales Berufssekretariat notwendig sei.

In den frühen Jahren seien die Diskussionen innerhalb der ITF oftmals von einer gewissen Feindseligkeit gegenüber Menschen aus anderen Ländern geprägt gewesen. So sei auf dem Kongreß von 1902 zwar die Aufnahme von „farbigen“ Transportarbeitern beschlossen worden, doch viele Gewerkschafter hätten eine Integration mit der Begründung abgelehnt, daß durch „farbige Beschäftigte“ die Arbeitsplätze von Weißen aufs Spiel gesetzt und die Lohn- und Arbeitsbedingungen nach unten gedrückt würden. Selbst Charles Lindley habe von der „gelben Gefahr“ gesprochen, durch die Stellen für die Weißen verlorengehen würden.

Die ITF habe dieser Feindseligkeit durch Annahme einer Entschließung auf dem Kongreß von 1921 entgegenzuwirken versucht: Darin seien die Beschäftigten aufgefordert worden, niemanden wegen seiner Rasse oder seines Glaubens zu diskriminieren. Aus Angst vor den Folgen einer Anwerbung billiger Arbeitskräfte aus den Kolonien hätten sich die Seeleute jedoch nicht immer an diese offizielle Linie gehalten.

1924 habe ITF-Generalsekretär Edo Fimmen die Gewerkschaften in seinem Buch „Labour's Alternative“ (deutscher Titel: Vereinigte Staaten Europas oder Europa A.-G. Ein internationaler Ausblick) aufgefordert, der Internationalisierung des Kapitals durch Bildung Internationaler Berufssekretariate und Knüpfen engerer Kontakte entgegenzutreten. Er habe ferner vorgeschlagen, daß die Berufssekretariate Vertreter in Länder außerhalb Europas entsenden sollten, um Interesse für einen internationalen Zusammenschluß von Beschäftigten zu wecken, in dem die Hautfarbe oder ethnische Herkunft keine Rolle spielen würde.

1928 sei Fimmen dafür eingetreten, daß sich die europäische Arbeiterbewegung mit den Beschäftigten anderer Hautfarbe in den Kolonien bzw. Protektoraten solidarisiere. Er habe auch die Einrichtung von Subsekretariaten auf allen Kontinenten vorgeschlagen, die die neuen ITF-Gewerkschaften in den jeweiligen Regionen bei der täglichen Vertretung ihrer Interessen vor Ort unterstützen sollten.

Fimmen habe mit der Aufnahme von Kontakten zum nichteuropäischen Ausland begonnen. Er habe einen Sonderfonds zur Finanzierung der Reisen in andere Staaten eingerichtet und dafür gesorgt, daß die ersten angeschlossenen Gewerkschaften aus Asien im Generalrat vertreten gewesen seien. Die neuen Regionalstrukturen jedoch seien nie umgesetzt worden; Versuche zur Einrichtung eines provisorischen Sekretariats in Japan seien am Nein der Regierung gescheitert. Und auch die Pläne für ein Subsekretariat in Indien seien verworfen worden, nachdem Fimmen ausgewiesen worden sei. Ähnliche Vorstöße für Lateinamerika und den asiatischen Raum einschließlich Australien seien wegen des Kriegsausbruchs zum Scheitern verurteilt gewesen.



Nach der Neugründung der ITF 1919 sei Fimmen entschieden gegen Staaten vorgegangen, die den internationalen Frieden gefährdet hätten. So habe er einen Boykott gegen das Horthy-Regime in Ungarn und den Widerstand gegen den aufkommenden Faschismus und Nationalsozialismus in Europa organisiert. Ferner habe er das Leid der hungernden österreichischen und russischen Bevölkerung in den ersten Jahren nach dem Krieg durch Nahrungslieferungen gelindert.

Als Mussolini 1922 nach Rom marschiert sei und faschistische Gewerkschaften gegründet habe, sei von Fimmen ein Konsultations- und Informationsbüro der ITF eingerichtet worden. Und auch nach der Stürmung des Büros 1926 habe er weiter antifaschistische Pamphlete und Manifeste herausgegeben. Er habe sie nach Italien schmuggeln und mit einem von der Gewerkschaft gecharterten Flugzeug abwerfen lassen.

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten seien ITF-Funktionäre nach Deutschland gereist und hätten dort ein umfangreiches Hilfs- und Informationsnetz im Untergrund aufgebaut. Durch ihre antinationalsozialistischen und antifaschistischen Veröffentlichungen sei die ITF zu einer wichtigen Quelle an Informationen über Ereignisse in Deutschland und anderen Ländern unter faschistischer Herrschaft geworden.

In Antwerpen sei ein breitgefächertes Netz von ITF-Sympathisanten auf Handels- und Rheinschiffen gegründet worden. Gleichzeitig habe man die Gewerkschaften in den USA von der Notwendigkeit des Kampfes gegen den Nationalsozialismus zu überzeugen versucht.

Durch Verlegung ihres Hauptsitzes nach London im August 1939 habe sich die ITF auf den drohenden Krieg vorbereitet. Dort hätten ins Exil geflüchtete Seeleutegewerkschaften aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Polen und den Niederlanden unter Jaap Oldenbroek als Präsidenten eine gemeinsame Organisation aufgebaut. Gleichzeitig seien in Großbritannien eigene Gewerkschaften für Seeleute aus Schweden, Griechenland und anderen Ländern gegründet worden, und auch um chinesische und indische Seeleute habe man sich im Rahmen spezieller Aktivitäten gekümmert. In den Vereinigten Staaten habe die ITF ein Büro in New York unter der Leitung von Omer Becu von der Organisation der Offiziere der Handelsmarine eröffnet.

Die ITF habe den Kampf der Alliierten während des Krieges unterstützt, sich dabei jedoch ihre Unabhängigkeit bewahrt. Mit dazu beigetragen habe der Zulauf von nichteuropäischen Gewerkschaften. Die ITF sei dadurch eine einflußreiche Organisation geblieben, die auch in den Nachkriegsjahren ihre Forderungen habe zu Gehör bringen können. Insgesamt seien 32 Gewerkschaften aus 15 Staaten außerhalb Europas der ITF beigetreten und hätten damit den Verlust von Mitgliedern aus den besetzten Ländern wettgemacht.

1943 habe die ITF mit den Vorbereitungen für die Nachkriegszeit begonnen. Sie habe europäische Strukturen für die Verkehrswirtschaft eingerichtet und eine europäische Verkehrspolitik entwickelt. Auch die IAO habe ihre Aktivitäten während des Kriegs weitergeführt und einen Binnenverkehrsausschuß eingerichtet. Damit habe der ITF ein Instrument zur Verbesserung der sozialen Bedingungen von Beschäftigten in der Bahn-, Straßenverkehrs-, Binnenschiffahrts- und Hafenwirtschaft zur Verfügung gestanden.

Edo Fimmen, der schon seit 1938 mit einer ernsten Krankheit gekämpft habe, sei 1942 in Mexiko gestorben. Wenn auch nicht alle seiner Ziele hätten verwirklicht werden können, so sei es doch ihm zu verdanken, daß die ITF im Zweiten Weltkrieg eine aktive Rolle gespielt, zum Sturz des Faschismus und Nationalsozialismus beigetragen und den Nachkriegsjahren wohlgerüstet entgegesehen habe.





## Ehrengast

Ehrengast **ALIDA DE JAGER**, die Tochter des ersten ITF-Generalsekretärs Edo Fimmen, zeigte sich tief bewegt über die vielen Würdigungen ihres Vaters während dieses Jubiläumskongresses. Sie wünschte, er habe die Diskussion über die Zukunft der ITF miterleben können. Für eine Organisation wie die ITF sei es wichtig, vergangene Erfahrungen zu nutzen und aus Erfolgen wie Fehlern zu lernen.

Sie zitierte Fimmens letzte Worte, die er, auf sein Leben zurückblickend, geäußert habe: *“Ich habe viele Fehler begangen, bin zu wenig für den rechten Weg eingetreten und habe gesprochen, als ich hätte rufen sollen.”*

Fimmen habe die Auffassung vertreten, daß man seine Ziele im Leben nur durch Mut erreichen könne. Zweifellos müßten auch die Persönlichkeiten an der Spitze der ITF heute viel Mut unter Beweis stellen.

Ihr Vater habe nie Unterschiede zwischen Menschen unterschiedlicher Nationalität gemacht. So habe er bereits 1928 - vor 70 Jahren - mit großem Bedauern darauf hingewiesen, daß am Kongreß der ITF keine Nichteuropäer teilnähmen.

Er wäre sicher sehr froh darüber gewesen, daß die Hälfte aller Anwesenden auf diesem Jubiläumskongreß aus nichteuropäischen Regionen stamme. Und besonders glücklich wäre er über die Teilnahme von Delegierten der neuen Gewerkschaften aus den ost- und mitteleuropäischen Ländern gewesen.

Sie freue sich, daß der nächste ITF-Kongreß der erste sei, der in einem Entwicklungsland stattfindet.

Die ITF könne ihrem verstorbenen Vater keinen größeren Tribut zollen, als seinen kompromißlosen Kampf fortzusetzen.



Mit diesem Foto sicherte sich Tokuji Yanaka aus Japan den ersten Preis des Jubiläumswettbewerbs in der Kategorie "Transportarbeiter bei der Arbeit". Es zeigt einen Wartungsarbeiter beim Wechseln der Ketten eines Busrades.

## Präsente



Viele Gewerkschaften brachten  
Jubiläumsgeschenke zum Kongreß mit.

Hier nimmt ITF-Präsident  
Eike Eulen von der niederländischen  
Transportarbeitergewerkschaft  
ein Porträt Fimmens entgegen...

...Ferner wird ihm ein von einem  
Mitglied der finnischen  
Transportarbeitergewerkschaft  
gefertigter Wandteppich...



...und eine Modelleisenbahn  
der österreichischen  
Gewerkschaft der Eisenbahner  
überreicht.



## Podiumsdiskussion zur ITF-Geschichte

Der ehemalige ITF-Generalsekretär Harold Lewis, der bis zu seinem Abschied 1993 38 Jahre lang für die ITF tätig war, leitete die Podiumsdiskussion. Sie stand unter dem Motto "Aus der Geschichte lernen".



Die Teilnehmer/innen der Podiumsdiskussion (von rechts nach links):  
der ehemalige ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum Mo Hoda  
der frühere ITF-Vizepräsident und führende britische Verkehrsgewerkschafter Jack Jones  
Jane Barrett vom ITF-Sekretariat, die die südafrikanische Transport and General Workers' Union in den 80ern als Generalsekretärin leitete  
der niederländische Geschichtswissenschaftler Bob Reinalda, der Forschungen zu Fimmens Leben betrieb und auf dem Kongreß einen Vortrag über Fimmen hielt  
Ben Udogwu, seit 25 Jahren ITF-Regionalsekretär für Afrika.

Die Diskussionsbeiträge wiesen darauf hin, daß die ITF-Geschichte zeige, wie wichtig internationale Gewerkschaftssolidarität sei. Großen Einfluß hätten aber auch Spitzengewerkschafter in Staaten mit einer langen Gewerkschaftstradition, die ihren Kolleginnen und Kollegen in anderen Ländern in schwierigen und oft auch gefährlichen Zeiten in ihrem Kampf um die Fortführung der Gewerkschaftsbewegung zur Seite stünden. Die Delegierten betonten ferner, daß die gewerkschaftliche Basis stets Kernstück der ITF gewesen sei - und es auch weiterhin bleiben müsse. Die Basis habe sich zum traditionellen Kampf der ITF gegen den Rassismus bekannt, indem sie eine internationale Gewerkschaftsorganisation geschaffen habe, in der alle Beschäftigten ungeachtet ihrer Nationalität, ihrer Rasse oder ihres Glaubens gleichwertige Mitglieder seien. Transportarbeiterinnen und Transportarbeiter aus den Entwicklungsländern spielten heute in der ITF eine immer wichtigere Rolle - darauf wäre Edo Fimmen, der erste Generalsekretär der ITF, besonders stolz gewesen. Doch noch immer gebe es viel zu viele Entwicklungsländer, in denen nur wenige Beschäftigte organisiert seien.

ITF-Generalsekretär **DAVID COCKROFT** faßt am Ende des zweiten Kongreßtages das Ergebnis der Diskussionen über die ITF-Geschichte zusammen. *“Die vielleicht wichtigste Lehre, die wir aus der Geschichte ziehen müssen, lautet: Erwarte stets das Unerwartete,”* erklärte er im Rückblick auf das wechselnde Glück der ITF vor dem Hintergrund von Krieg, Faschismus, Nationalsozialismus, Kommunismus und Postkommunismus.

In den frühen Pioniertagen der ITF, so der Generalsekretär weiter, habe man nicht im entferntesten geahnt, wie viele Gewerkschaften einmal in der ITF vereint sein würden, welche technischen Fortschritte die Verkehrswirtschaft im Laufe der Zeit erleben sollte und welch dicht geflochtenes Netz aus Wirtschaftsbündnissen und Strukturen die Länder in der ITF heute verbinden würde. 1996 habe es die ITF mit einer komplexeren Welt und größeren Herausforderungen zu tun als 1896. Die grundlegenden Probleme indes hätten sich nicht im geringsten geändert: Noch immer versuchten die Unternehmer, die Unterschiede zwischen den Ländern zu nutzen, um die gewerkschaftliche Organisation zu schwächen.

Der ehemalige Regionalsekretär der ITF für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda (zweiter von links), im Gespräch mit dem Stellvertretenden Vorsitzenden der Sektion Eisenbahn Umraomal Purohit (links), dem Regionalsekretär für Afrika Ben Roxy Udogwu (Mitte) und dem ehemaligen stellvertretenden Generalsekretär Hans Hauf (rechts).





Dieses Foto von der ersten Straßenbahnfahrerin in der japanischen Stadt Kagoshima auf der Insel Kyushu brachte Mitsuhiko Tokunaga den ersten Preis in der Kategorie "Transportarbeiterinnen" ein.



Jedem Teilnehmer wurde zur Erinnerung an den Jubiläumskongreß ein Wandteller überreicht. Sein Motiv zeigt collagenartig die Entwicklung der ITF zu einer globalen Organisation mit Mitgliedsgewerkschaften aus acht verschiedenen Bereichen der Verkehrswirtschaft.

## “Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend”

ITF-Generalsekretär **DAVID COCKROFT** stellte das Dokument “Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend” vor. Mit der gegenwärtigen Debatte, so erklärte er, würden die auf dem 37. Kongreß in Genf begonnenen Diskussionen fortgesetzt. Dadurch hätten die angeschlossenen Gewerkschaften die Möglichkeit, über den künftigen Weg der ITF mitzubestimmen. Die ITF setze das in Genf beschlossene “Aktionsprogramm” bereits um. Dabei bemühe sie sich in enger Zusammenarbeit mit dem IBFG um eine Stärkung der internationalen Koordinierung praktischer Solidarität. Die Delegierten seien angehalten, Vorschläge für eine Änderung der ITF-Strategien, -Strukturen und -Aktivitäten zu unterbreiten, so daß der Vorstand einen weiteren Sachstandsbericht für Neu-Delhi erarbeiten könne. Ferner bitte er die Delegierten, sich mit den Problemen zu befassen, mit denen die ITF aufgrund der Globalisierung der Wirtschaft konfrontiert werde, bestehende Dienste zu bewerten und Prioritäten für die künftige Arbeit der ITF zu benennen. Nachgedacht werden sollte auch über die Frage, wie man die Beziehungen der ITF zu den ihr angeschlossenen Gewerkschaften vertiefen und ein breiteres Bündnis mit Organisationen eingehen könne, die dieselben Ziele wie die ITF verfolgten. Die heutige Debatte könne nicht alle Fragen klären, deshalb müßten die Diskussionen in den Sektionen und Regionen fortgeführt werden. Die ITF könne auf 100 Jahre Geschichte zurückblicken, was ihr einen enormen Einfluß verleihe - dies bedeute jedoch nicht, daß sie sich nicht an die Bedürfnisse von morgen anzupassen habe. Jede angeschlossene Gewerkschaft müsse ihren Teil zu den Bemühungen der ITF beitragen, sonst seien sie zum Scheitern verurteilt. Darüber hinaus sollten die Gewerkschaften eine größere Bereitschaft zur Beteiligung an der internationalen Arbeit zeigen und ihren Mitgliedern auch vermitteln, warum dies erforderlich sei. Die Mitglieder wiederum müßten Gelegenheit bekommen, Einfluß auf das zu nehmen, was ihre Gewerkschaft über die ITF auf internationaler Ebene durchzusetzen trachte.

Delegierte der Konföderation japanischer Eisenbahngewerkschaften übermitteln der ITF beim Empfang im Commonwealth Institute auf ihre Art Glückwünsche.



**KALPANA DESAI** (Transport and Dock Workers' Union, Bombay, Indien) beklagte sich über die weitverbreitete Diskriminierung von Frauen in der Verkehrswirtschaft und sogar innerhalb der Verkehrsgewerkschaften. Sie sei froh darüber, daß der Lenkungsausschuß für Frauenfragen Themen zur Sprache gebracht habe, die weibliche Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft betreffen. Die indischen Frauen hätten einen wichtigen Beitrag zur Gründung starker Gewerkschaften geleistet - allen voran Maniben Kara, eine der Gewerkschaftspionierinnen im Bahnwesen. Selbst heute noch gebe es kaum Frauen in den Führungsriege, obwohl sich ihre Fähigkeiten im Finanzbereich und ihr Verhandlungsgeschick in Zeiten zurückgehender Mitgliederzahlen und wirtschaftlicher Not als unschätzbar erwiesen hätten. Die ITF-Gewerkschaften müßten Frauen für Führungspositionen ausbilden.



KALPANA DESAI

**ENVER TOÇOĞLU** (türkische Eisenbahngewerkschaft DEMIRYOL-IS) brachte seine Besorgnis über den Abbau von Arbeitnehmerrechten und die Einschränkung sozialstaatlicher Leistungen zum Ausdruck. Er forderte die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft auf, eine geschlossene Phalanx im Kampf gegen Privatisierung, die Vergabe von Arbeiten an Subunternehmen sowie die Zunahme von Gelegenheitsarbeit und weiterer Formen unsicherer Beschäftigungsverhältnisse zu bilden. Er schlug die Umbildung des Generalrats zu einem größeren und repräsentativeren Gremium vor, das ideologischen Attacken gegen die Gewerkschaftsbewegung wirkungsvoll entgegenzutreten könne. Die türkischen Gewerkschaften seien der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften für ihre Unterstützung dankbar. Die Besuche von Kees Marges und die Entsendung internationaler Gewerkschaftsdelegationen zur Untersuchung von Verstößen gegen Gewerkschaftsrechte hätten sie in ihrem Kampf gestärkt.

**KAUKO LEHIKONEN** (finnische Transportgewerkschaft AKT) forderte von der ITF eine Zusammenarbeit mit dem IBFG, dem Europäischen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten bei der Entwicklung einer konkreten Strategie gegenüber der wirtschaftlichen Globalisierung und der europäischen Integration, mit der die verfügbaren Ressourcen optimal genutzt würden. Die grundlegenden Gewerkschaftsrechte könnten am besten durch einen Schulterschuß mit dem IBFG geschützt werden, und auch in der Billigflaggenschiffahrt seien konzentrierte Aktionen unerlässlich. Die AKT befürworte die Leitlinien der ITF und des Brüsseler Ausschusses, die zeigten, wie sich eine umfassende internationale Zusammenarbeit mit einem gemeinsamen Vorgehen europäischer Gewerkschaften kombinieren lasse.

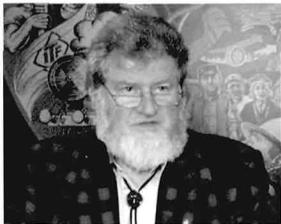
**JÖRG LAUSCH** (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr - ÖTV, Bundesrepublik Deutschland) erklärte, er stehe einem Zusammenlegen von Sektionen kritisch gegenüber. Die Frage, welche Sektionen dafür in Frage kämen, sei nur vage oder unschlüssig beantwortet worden. So sei vorgeschlagen worden, die Binnenschiffahrt einer von zwei neuen Sektionen anzugliedern und die Fremdenverkehrsdienste mit der Zivilluftfahrt zusammenzulegen. In dem betreffenden Bericht gebe es lediglich ein gewichtiges Argument, das für eine Fusion von Sektionen spreche: der Trend der Unternehmen, verkehrsträgerübergreifend zu operieren. Dies allein jedoch sei noch kein triftiger Grund für eine Reform. Die von Unternehmenszusammenschlüssen betroffenen Bereiche wechselten und würden sich immer wieder von Grund auf ändern. Die Sektionen könnten nicht ständig neu organisiert werden, um sich an die Gegebenheiten in der Industrie anzupassen, und auch industriespezifische Probleme würden damit nicht gelöst. Besser sei es, die Sektionsstruktur beizubehalten und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Sektionen zu intensivieren, wie es etwa bei der Seeleute- und der Hafentarbeitersektion der Fall sei. Ferner müßten für die einzelnen Multis internationale Gewerkschaftsnetze eingerichtet werden.



JÖRG LAUSCH

**SHEIKH MOHAMMED IQBAL** (pakistanische Gewerkschaft der Offiziere in der Handelsschiffahrt) verlangte angesichts der zunehmenden Zahl von Billigflaggenländern eine Reform der Billigflaggenkampagne. Er verwies auf die wichtige Rolle der Hafenstaatenkontrollbehörden bei der Verbesserung der Schifffahrtssicherheit. Es müsse in der ITF ein Beratungsgremium mit Gewerkschaftsfunktionären im Ruhestand eingerichtet werden, die die ITF bei der Planung künftiger Aktivitäten unterstützen.

**AKWEI ADOTÉ** (National Maritime, Aviation and Transit Workers' Union - STRANAVITTO, Togo) forderte die ITF auf, der Rekolonialisierung Afrikas entgegenzuwirken und eine vollständige Beteiligung schwarzafrikanischer Gewerkschaften an ITF-Programmen zu gewährleisten. Durch die Einrichtung von gewerkschaftlichen Koordinierungsgremien bekämen die afrikanischen Gewerkschaften die Möglichkeit, eine aktivere Rolle in der ITF zu übernehmen.



PETER KÜNG

**PETER KÜNG** (Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport, Lebensmittel - VHTL, Schweiz) befürwortete die Einbindung der Binnenschifffahrt in die für die Binnenverkehrssektionen vorgeschlagene Zusammenarbeit als Gegengewicht zum Zusammenspiel der maritimen Gewerkschaften. Die Kooperation zwischen den Sektionen Eisenbahn und Straßentransport sei in vollem Gange - so hätten bereits gemeinsame Konferenzen stattgefunden -, sie müsse jedoch auf Bereiche wie den kombinierten Verkehr ausgeweitet werden.

**D. K. SARMA** (Visakhapatnam Port Employees' Union, Indien) war der festen Überzeugung, daß die ITF die Interessen der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft am besten durch Solidaritätsaktionen der gewerkschaftlichen Basis verteidigen könne; dies habe sie den indischen Gewerkschaften 1971 und während der Hafentarbeiterstreiks 1984 und 1989 bewiesen. Die ITF müsse ihre Strategien ändern, um der wachsenden Bedrohung durch die Globalisierung Rechnung zu tragen, durch die die Menschen- und Gewerkschaftsrechte ausgehöhlt würden. Die angeschlossenen Gewerkschaften müßten die neue Vorgehensweise durch finanzielle Unterstützung absichern.



YOUSEF ALLAN

**YOUSEF ALLAN** (Palästinensische Gewerkschaft des Busfahrpersonals), seit 50 Jahren der erste Spitzenfunktionär einer palästinensischen Gewerkschaft, der auf dem Kongreß eine Rede hielt, bat um Unterstützung für die Bemühungen seiner Gewerkschaft, die Reisebeschränkungen für sein Fahrpersonal aufzuheben. Immer wieder würden die Fahrerinnen und Fahrer an den Grenzen zum Gazastreifen und Westjordanland aufgehalten. Allan bat die ITF, eine Delegation nach Palästina zu entsenden, um die Vorfälle zu überprüfen.

**ROLF HOFMANN** (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands - GdED) war der Ansicht, die ITF solle sich auf die Neuregulierung des Verkehrsmarktes und die Sicherung des gesetzlichen Schutzes der Beschäftigten konzentrieren. Er war wie der Generalsekretär der Meinung, daß eine Dachorganisation unerläßlich sei. Dies solle die ITF immer wieder betonen. In Westeuropa müsse sich die ITF auf eine Koordinierung der Aktivitäten der ihr angeschlossenen Gewerkschaften mit Schwerpunkt Brüssel konzentrieren.

**MITSU HARU SHIBATA** (japanische Konföderation der Eisenbahnergewerkschaften - JRJ) schlug die Aufnahme eines Abschnitts über die Sicherheit der Bahnen und eines ausführlichen Kapitels über Frieden, Abrüstung und die Abschaffung von Atomwaffen in den Bericht vor. Als eine der wortführenden gewerkschaftlichen Organisationen im Protest gegen die Wiederaufnahme der französischen Kernwaffentests im Pazifik fordere die JRJ vom IBFG die Einberufung einer Konferenz über internationalen Frieden und Sicherheit. Er appellierte an die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, an Solidaritätsaktionen im Sinne des japanischen Entschließungsantrags über die Internationale Solidarität für den Frieden teilzunehmen.

**HOLGER NIELSEN** (Specialarbejderforbundet i Danmark - SiD, Dänemark) äußerte sich besorgt darüber, daß zu viele Gewerkschaften in der ITF reduzierte Mitgliedsbeiträge leisteten, während andere ihre Mitgliederzahlen künstlich niedrig hielten, um interne Probleme zu lösen. Die ITF müsse ihre Schulungsarbeit intensivieren und so beim Aufbau starker Gewerkschaften mithelfen. Ferner müsse sie sich auf die internationale Koordinierung der gewerkschaftlichen Entwicklungshilfe konzentrieren. Er lehne zwar die Bildung einer einzigen maritimen Sektion ab, da die einzelnen Sektionen durchaus ihre spezifischen Probleme hätten, befürworte jedoch eine engere Zusammenarbeit der maritimen Sektionen etwa in der Billigfliegenkampagne oder beim Schutz der Meeresumwelt. So könne man eine von den Lenkungsausschüssen der drei maritimen Sektionen geplante Konferenz einberufen, um diese und weitere gemeinsame Probleme zu erörtern.

**JUHANI KOIVUNEN** (finnische Transportgewerkschaft AKT) befürwortete die Umbildung des Vorstands. Der neue Vorstand, dem auch stellvertretende Mitglieder angehören sollten, müsse einmal im Jahr tagen und sich auf politische Fragen konzentrieren. Koivunen setzte sich ferner für einen erweiterten Geschäftsführenden Ausschuß ein, der nicht gemeinsam mit dem Vorstand zusammentreten und zudem die Vorstandssitzungen vorbereiten sollte. Der Generalrat müsse einmal zwischen den Kongressen tagen und solle neue Verantwortlichkeiten bekommen. So könne er die gewerkschaftlichen Reaktionen auf die neuen regionalen Wirtschaftsbündnisse koordinieren. Da ein Großteil der Arbeit in den Sektionen ablaufe, müßten alle Gewerkschaften das Recht auf einen Sitz in den Sektionsausschüssen haben.

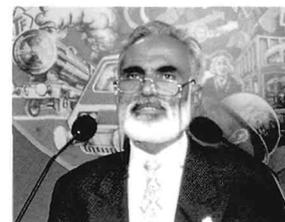
**JIM KNAPP** (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers - RMT, Großbritannien) brachte seine Hoffnung zum Ausdruck, daß die angeschlossenen Gewerkschaften die anstehenden Themen erörterten und der ITF ihre Ansichten dazu mitteilten. Die ITF müsse ihre Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen stabilisieren, sie könne nicht vom Wohlfahrtsfonds allein leben. Ihre Mittel müsse sie auf die Bereiche konzentrieren, die sie am nötigsten bräuchten. Dazu zähle etwa die Solidaritätsarbeit, die es zu erhalten und auszubauen gelte. Ferner müsse geprüft werden, ob man nicht neue Formen von Beschäftigungsverhältnissen, etwa Kurzzeitverträge, einführen sollte. Auch müsse man neue Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung finden und die bahnpolitischen Strategien der ITF gegen den hartnäckigen Widerstand der Weltbank durchsetzen.

**ADAM PANJRI** (pakistanische Seeleutegewerkschaft) verlangte von der ITF, der internationalen Gewerkschaftssolidarität mehr Beachtung zu schenken und Aufrufen nachzukommen, die Aktionen zur Verteidigung der Gewerkschaftsrechte forderten. Er bedauerte, daß ein kürzlicher Solidaritätsappell kaum Interesse gefunden habe, und hoffte, die angeschlossenen Gewerkschaften würden in Zukunft positiver reagieren. Er wies die ITF darauf hin, daß wegen der kürzlich erfolgten Anhebung der Heuern die Zahl der Arbeitsplätze für Seeleute aus den Entwicklungsländern zurückgehe.

**CHRISTER LINDVALL** (Schwedischer Schiffsoffiziersverband - SFBF) forderte die ITF auf, sich auf Fragen der Schifffahrtssicherheit zu konzentrieren und dafür zu sorgen, daß die Reeder und Betreiber ihre Pflichten ernst nähmen und die internationalen Bestimmungen beachteten. Die ITF müsse auf internationale Gremien einwirken, um angemessene Bedingungen für Seeleute durchzusetzen und einen fairen Wettbewerb in der maritimen Industrie zu fördern.

**ROY RAMESH CHANDRA** (Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation, Bangladesch) drängte auf eine stärkere Beachtung der Probleme von Transportarbeiterinnen und Transportarbeitern in den Entwicklungsländern. Die Straßentransportgewerkschaften in Bangladesch bräuchten Unterstützung in Organisations- und Tarifverhandlungsfragen.

ITF-Vizepräsident **KANJU SUZUKI** (Gewerkschaft der Beschäftigten privater Bahn- und Busunternehmen SHITETSU-SOREN, Japan) sprach im Namen des japanischen Koordinierungsausschusses. Er schlug die Erweiterung des Geschäftsführenden Ausschusses auf etwa 15 Mitglieder vor, damit er die derzeitigen Aufgaben des Vorstands übernehmen könne, der zu groß sei, als daß sich alle Mitglieder an den Diskussionen über die Zukunft der ITF beteiligten könnten. Ein Vorstand von zirka 40 Mitgliedern wiederum könne die derzeitige Rolle des Generalrats übernehmen. Suzuki regte weiter an, Sektions- und Regionalvertreter in den erweiterten Vorstand aufzunehmen. Der Vorstand solle alle zwei Jahre zusammenkommen, während die Sitzungen des vergrößerten Geschäftsführenden Ausschusses zweimal jährlich stattfinden müßten. Er begrüßte die Eröffnung weiterer ITF-Regionalbüros, da schon allein praktische Hindernisse wie die Zeitverschiebung die Verwaltung einer internationalen Gewerkschaftsorganisation mit einem immer stärkeren Zustrom von Mitgliedern aus allen Regionen ausschließlich von London aus unmöglich mache. Er forderte die Kongreßteilnehmer auf, dem japanischen Entschließungsantrag über die Internationale Solidarität für den Frieden zuzustimmen.



ADAM PANJRI



J. P. CHAUBEY

**J. P. CHAUBEY** (All India Railwaymen's Federation - AIRF) wies auf die Gefahren des neuen Feudalismus und die Bedeutung einer weltweiten Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften hin, um der von den multinationalen Unternehmen ausgehenden zunehmenden Bedrohung zu begegnen.

**JOSEPH K. KATENDE** (Amalgamated Transport and General Workers' Union - ATGWU, Uganda) begrüßte die Investitionen der ITF in die gewerkschaftlichen Schulungsarbeit insbesondere in Afrika. Er forderte, der Bekämpfung des HIV-Virus Vorrang einzuräumen, da Aids sehr viele Beschäftigte in der afrikanischen Verkehrswirtschaft dahinraffe. Die ITF müsse sich mit den Folgen der Struktur Anpassungsprogramme befassen, die zu einer Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen sowie zu Massenentlassungen führten, bei denen die freigesetzten Arbeitnehmer trotz klarer Gerichtsurteile keine angemessenen Abfindungen bekämen.

**J. PASCAL MOTYNGEA BOTHOLA** (Hafenarbeitergewerkschaft, Zaire) erklärte ebenfalls, daß dringende Maßnahmen zur Eindämmung von Aids notwendig seien, da vor allem in Afrika sehr viele Beschäftigte in der Bahn-, Straßentransport- und Binnenschiffahrtindustrie infiziert seien. Im Rahmen von gewerkschaftlichen Schulungsprogrammen müsse eine Diskussion über die Folgen von Aids stattfinden. Ferner sollten die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften angehalten werden, bei Tarifverhandlungen die Aufnahme von Klauseln in die Verträge zu fordern, die die Unternehmen an einer Entlassung infizierter Beschäftigter hinderten. Es sei unerlässlich, arbeitswillige Aids-Kranke zu schützen und die Praxis der HIV-Tests bei Einstellungsuntersuchungen zu unterbinden.



SVEN-ERIK NYLUND

**SVEN-ERIK NYLUND** (finnische Schiffsoffiziersgewerkschaft) bekräftigte auf seinem letzten ITF-Kongreß vor seiner Versetzung in den Ruhestand die Forderungen Lindvalls nach hohen Normen in der Schifffahrtindustrie. Er betonte, wie wichtig die Arbeit der ITF innerhalb der IMO für die Billigflaggenkampagne sei. Nicht minder entscheidend sei es, neue Mitgliedsgewerkschaften in der ITF über die Ziele der Kampagne zu informieren. Er bot seine Dienste als Referent bei künftigen ITF-Seminaren an.

**MARCOS CASTRO** (argentinische Schiffskapitäns-gewerkschaft) erklärte, die Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft müßten über die ITF die Führung bei der Bekämpfung von Arbeitslosigkeit und Diskriminierung infolge der neuen wirtschaftlichen Weltordnung übernehmen. Die ITF müsse eine Analyse globaler Aktionen in ihr Programm aufnehmen. Ferner sollte sie internationale Solidaritätsmaßnahmen zur Verteidigung von Arbeitnehmerrechten nutzen.

**S. M. SHAFIQR RAHMAN** (Seeleutegewerkschaft von Bangladesch) forderte von der ITF eine Intensivierung ihrer Zusammenarbeit mit dem IBFG und der IAO, um die Normen in der Seeschifffahrt anzuheben und eine vermehrte Verwendung von Mitteln für gewerkschaftliche Schulungen, regionale Aktivitäten und regionale Solidarität zu erreichen. Die Verkehrsgewerkschaften in den Industrienationen sollten ihre ums Überleben kämpfenden Pendanten in den Entwicklungsländern beim Aufbau starker und leistungsfähiger Organisationen unterstützen. Seine Gewerkschaft brauche Hilfe bei der Bekämpfung der hohen Arbeitslosigkeit und der Verbesserung der Bezahlung von Seeleuten aus Bangladesch.

**JOHN COOMBS** (Maritime Union of Australia - MUA) begrüßte die Intensivierung der Debatte über Finanzen und Aufbau der ITF. Die Einleitung von Reformen sei schwer, aber dringend notwendig. Er forderte die ITF auf, Geld durch größere Flexibilität bei der Länge von Zusammenkünften zu sparen. Weiter regte er an, bei der Debatte über die Autonomie der Seeleute- und der Hafenarbeitersektion die Billigflaggenkampagne als öffentlichkeitswirksamste Aktion der ITF nicht außer acht zu lassen. Alle Aktivitäten der ITF müßten auf eine stärkere Internationalisierung der Interessenvertretung von Beschäftigten abzielen.

**NAZIR TAHIR** (People's Unity of PIA Employees, Pakistan) sprach im Namen des Vorsitzenden des nationalen Koordinierungsausschusses. Er forderte eine bessere Informationspolitik, um die Gewerkschaften für Tarifverhandlungen zu stärken. Weiter verlangte er eine Intensivierung der Aktivitäten zur Förderung regionaler Einheit, die Durchführung von Kampagnen zur Anwerbung nicht gewerkschaftlich organisierter Beschäftigter und gewerkschaftliche Bildungsmaßnahmen insbesondere für Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft. Außerdem müsse sich die ITF für die Abschaffung zeitlich befristeter Arbeitsverträge einsetzen.

**RANDALL HOWARD** (South African Transport and General Workers' Union - TGWU) meinte, die Gewerkschaftsorganisationen müßten von Zeit zu Zeit ihre Strukturen überdenken, wenn sie Wert auf wirkungsvolle Arbeit legten. Das Programm "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" müsse soziale Fairneß zum Leitprinzip erheben - ganz im Gegensatz zu den Regierungen und Unternehmen, die Löhne und Arbeitsnormen zu drücken versuchten und von den Beschäftigten immense Opfer forderten. Die Fachsektionen und Regionen sollten dem Neoliberalismus mit einer größeren Bereitschaft zu Kampfmaßnahmen und Kampagnen begegnen. Dabei dürfe den Gewerkschaften der Beitritt zur ITF nicht erschwert werden. Howard forderte die ITF ferner auf, sich intensiver mit den Freihandelszonen zu befassen.



RANDALL HOWARD

**RUBEN DUARTE** (chilenische Gewerkschaft der Handelsmarineoffiziere - SIPROMAM) dankte der ITF für ihre Unterstützung der zersplitterten Gewerkschaften nach dem Ende des Pinochet-Regimes. Die maritimen Gewerkschaften seien nun weitaus schlagkräftiger und würden den Abschluß von Verträgen für Billigfluggeschiffe erreichen. Er verlangte mehr gewerkschaftliche Schulungen, um die Gewerkschaften in der Region beim Aufbau leistungsfähiger demokratischer Strukturen zu unterstützen, und rief zu Aktionen gegen Regierungen auf, die neoliberale Wirtschaftsstrategien verfolgten und damit großes Leid über die Masse der Beschäftigten brächten.



RUBEN DUARTE

**SOMSAK KOSAISOOK** (State Railway Thailand of State Enterprise Employees' Association - SRTSEA, Thailand) brachte seine Unterstützung für die Frauenarbeit der ITF zum Ausdruck. Besonders positiv sei, daß die ITF die Übernahme von Spitzenpositionen durch Frauen fördere und gegen diskriminierende Maßnahmen wie den zwangsweisen Vorruehstand von weiblichen Angehörigen des Kabinenpersonals vorgehe. Der thailändische Koordinierungsausschuß wünsche mehr Einsatz für die Verbesserung der Sicherheit am Arbeitsplatz. Die thailändische Regierung prüfe zwar derzeit Gesetzesvorlagen zur Zulassung von Gewerkschaften für Beschäftigte im öffentlichen Dienst, wolle dieser Arbeitnehmergruppe aber kein Streikrecht einräumen.

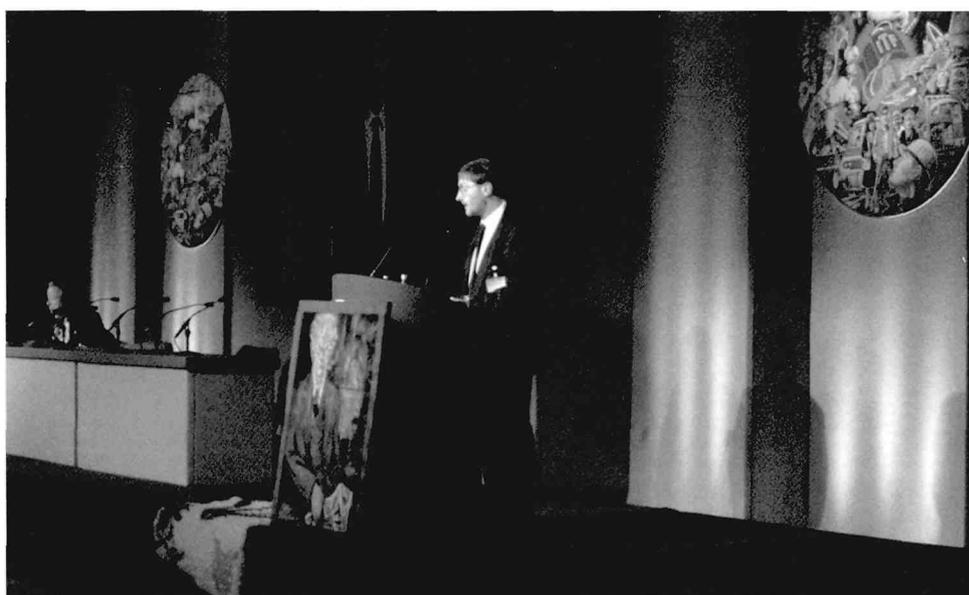
**MOTAHAR HOSSAIN** (Bangladesh Biman Sramik Union - BBSU) forderte die ITF auf, die Gewerkschaft in ihrem Bemühen um den Erhalt der durch ein privates Umschlagsunternehmen gefährdeten Arbeitsplätze in der Luftverkehrsindustrie und bei der Erarbeitung von Mindestnormen für das Kabinenpersonal zu unterstützen.

**JORMA LUOMA** (finnische Seeleutegewerkschaft - Merimies) forderte von der ITF mehr Einsatz für die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und die Bedürfnisse älterer Beschäftigter, von denen man oft ein gesundheitsgefährdendes Arbeitstempo fordere. Die ITF müsse eine Untersuchung über Gefahren am Arbeitsplatz durchführen.

**BALA TAMPOE** (Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union - CMU, Sri Lanka) schlug vor, die Diskussionen zum Thema "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" auf dem 39. Kongreß unter das Motto "Transportbeschäftigte im Postkapitalismus" zu stellen. Die ITF müsse versuchen, die weltweite Strategie der transnationalen Unternehmen und Verfechter eines globalen Kapitalismus durch eine demokratische Weltordnung auf der Grundlage einer Produktionsgesellschaft zu ersetzen, in der menschliche und soziale Bedürfnisse erfüllt würden. Die ITF müsse einen sozialpolitischen Ausschuß einrichten, der als Lenkungsausschuß für das nächste Jahrtausend fungiere.

ITF-Generalsekretär **DAVID COCKROFT** wies zum Abschluß der Debatte "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" darauf hin, daß die Diskussionen über die Zukunft der ITF auf diesem Kongreß Teil eines dynamischen Prozesses seien und die angeschlossenen Gewerkschaften gern weitere Beiträge vorlegen könnten.

Er sei erfreut über die große Zahl der Beiträge und verspreche, daß diese Positionen bei der Debatte auf der nächsten Vorstandssitzung erörtert würden. Besonders willkommen sei die positive Beurteilung der ITF-Aktivitäten und -Programme durch einzelne Redner, denn die ITF brauche ein regelmäßiges Feedback.



Einige Delegierte hätten sich darüber beklagt, daß bei der Debatte "Transportbeschäftigte im nächsten Jahrtausend" zu viele rhetorische Fragen aufgeworfen worden seien. Damit sollten jedoch nur die Diskussionen angeregt werden - eine endgültige Entscheidung habe man noch nicht getroffen, der Vorstand sei jederzeit offen für weitere Vorschläge.

Das positive Echo der angeschlossenen Gewerkschaften auf eine Änderung des Beitrags-systems sei eine große Bestätigung, denn man könne nicht länger von 40 Gewerkschaften verlangen, daß sie 80 Prozent der Mitgliedsbeiträge zahlten. Die finanzielle Belastung müsse gerechter verteilt werden, sämtliche angeschlossenen Gewerkschaften müßten ihren Anteil zur Finanzierung der Arbeit beisteuern.

Durch die finanziellen Engpässe werde auch eine angemessene Vertretung der Regionen auf den ITF-Sitzungen und sogar auf diesem Jubiläumskongreß erschwert.

Mit den derzeitigen Diskussionen wolle man die ITF auch bei der Festsetzung von Prioritäten unterstützen. Kürzungen in manchen Bereichen seien jedoch unvermeidbar, wenn man sich auf die wichtigsten von den angeschlossenen Gewerkschaften benannten Themen konzentrieren wolle.

Cockroft versicherte den Delegierten, daß die Probleme weiblicher Beschäftigter in der Verkehrswirtschaft ganz oben auf der Tagesordnung der ITF stünden. Durch gemeinsame Bemühungen mit dem Ziel, mehr Frauen zum Beitritt zu den Gewerkschaften zu bewegen, könne man die ITF und die ihr angeschlossenen Mitglieder beim Aufbau leistungsfähiger Organisationen unterstützen.

Die Zusammenlegung von Fachsektionen werde von einer breiten Mehrheit klar abgelehnt. Die Sektionen bildeten den Kern der ITF, in ihnen laufe die eigentliche Arbeit ab - und das solle auch so bleiben. Reagieren werde man jedoch auf die offensichtliche Forderung nach mehr gemeinsamen Aktionen. Schon jetzt arbeiteten die Sektionen auf Sekretariats-ebene eng zusammen, um ihre Anstrengungen zu optimieren.

Einzelne Redner hätten auf die Bedeutung der Beziehungen zwischen der ITF und anderen internationalen Gewerkschaftsorganisationen hingewiesen. Erforderlich sei eine aktive Partnerschaft mit dem IBFG und den Internationalen Berufssekretariaten, wobei die ITF eine zentrale Rolle spielen müsse. Es dürfe keinen Wettbewerb innerhalb der Gewerkschaftsbewegung geben.

Der Einsatz für eine weltweite Beachtung grundlegender Gewerkschaftsrechte sei eines der wesentlichen Elemente in der Arbeit von IBFG und ITF - das hätten die Stimmen zu diesem Thema eindrucksvoll gezeigt. In Ländern, in denen diese Rechte respektiert würden, nehme man sie nur zu leicht als selbstverständlich hin.

Er habe die Bemerkungen über den Status der Regionalsekretäre zur Kenntnis genommen. Es sei schön zu sehen, wie sich die Regionen zu gleichwertigen Partnern der Sektionen entwickelten und einen festen Platz innerhalb der ITF-Struktur einnahmen.

Beträchtliches Interesse sei für die Rolle des Generalrats und des Vorstands gezeigt worden. Auf dem 39. Kongreß in Neu-Delhi werde man über eine Satzungsänderung beraten, in der die Funktionen und Aufgaben der leitenden Gremien der ITF neu definiert würden.

Die Billigflaggenkampagne sei ein herausragender Aspekt der ITF-Arbeit und stütze ihren Ruf als schlagkräftige Organisation. Möglicherweise werde man die Kampagne auf weitere Verkehrsträger ausweiten, denn das Billigflaggensystem werde auch in anderen Bereichen wie dem Luftverkehr und der Binnenschifffahrt populär.

Die Delegierten hätten bestätigt, daß sich die ITF auf ihre vorrangigen politischen Zielsetzungen in bezug auf Globalisierung, Deregulierung, die internationalen Integratoren und die "Sozialklausel" beschränken solle und die Weltbank dazu bringen müsse, die Auffassungen der ITF über die Auswirkungen der Strukturanpassungsprogramme zur Kenntnis zu nehmen.

Cockroft war sich mit mehreren Rednern über die Bedeutung der Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft und die Notwendigkeit einer Verbesserung der Schiffs- und Flugverkehrssicherheit einig. Den afrikanischen Gewerkschaften pflichtete er bei, daß man wirkungsvolle Strategien zur Bekämpfung von Aids entwickeln müsse, denn diese Krankheit sei in Afrika das vordringlichste Gesundheitsproblem.

Dem klaren Wunsch der Kongreßteilnehmer entsprechend werde die ITF ihre Kampagne für kürzere Arbeitszeiten und bessere Arbeitsbedingungen intensivieren. Die Kampagnen hätten bewiesen, wie wichtig ein starker Zusammenhalt sei. Er wies die Gewerkschaften jedoch darauf hin, daß es nichts bringe, Arbeitsplätze in einem Land auf Kosten der Beschäftigten eines anderen Landes zu schaffen.

Zum Abschluß dankte er Alida de Jager, der Tochter des ersten ITF-Generalsekretärs Edo Fimmen, für ihre bewegende Rede vor den Kongreßdelegierten und dem ehemaligen ITF-Vizepräsidenten und früheren britischen Gewerkschaftsführer Jack Jones für seine Forderung während der Podiumsdiskussion, daß die ITF eine kämpferische Organisation bleiben müsse.



## ITF-Goldnadeln



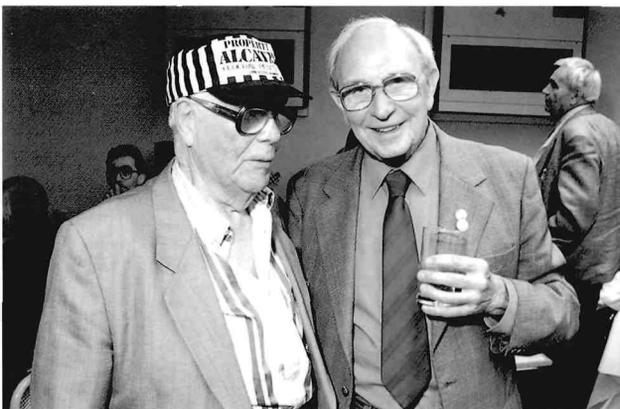
Sven-Erik Nylund, Sekretär der finnischen Schiffsoffiziersgewerkschaft und ITF-Koordinator in der Internationalen Schifffahrts-Organisation, wird **DIE GOLDENE ITF-NADEL SAMT URKUNDE** für lange und herausragende Verdienste um die Organisation verliehen. Mit dabei sind drei weitere Goldnadelträger: der ehemalige Stellvertretende ITF-Generalsekretär Åke Selander, jetzt Sekretär des Internationalen Ausschusses für Seeleutewohlfahrt (ICSW) (Mitte); das scheidende Vorstandsmitglied Victoriano Sánchez, ehemaliger Generalsekretär und Präsident der spanischen Transportarbeitergewerkschaft FETT-UGT (rechts); und der für Hafengewirtschaft zuständige Sekretär der britischen TGWU John Connolly, Vorsitzender der ITF-Hafenarbeitersektion und einer der beiden Vorsitzenden des Fair-Practices-Ausschusses, der ebenfalls in den Ruhestand geht.



Oben: Delegierte während der Abstimmung über den Entschließungsantrag "100 Jahre ITF" im Londoner Konferenzzentrum Queen Elizabeth II., in dem der Jubiläumskongreß stattfand.



Links: Ehemalige ITF-Aktivistinnen veranstalteten am 29. Juni im ITF-House ihre eigene Feier. Im Bild zu sehen: Fimmens Tochter Alida de Jager mit dem ehemaligen Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum Mo Hoda und Per Eriksson aus Schweden, mit 89 der älteste Kongreßteilnehmer, mit dem ehemaligen ITF-Vizepräsident Jack Jones.



# Verabschiedete Entschlüsse

## HUNDERT JAHRE ITF

Dieser ITF-Jubiläumskongreß in London (Großbritannien) vom 30. Juni bis zum 2. Juli 1996, sieht im Verkehr einen von Natur aus internationalen Tätigkeitsbereich, dessen Beschäftigte sich immer schon zu Recht als die wohl am stärksten international denkende Arbeitnehmergruppe ansehen.

Der Kongreß **NIMMT** zur Kenntnis, daß in diesem Jahr die ehrenvollen Anstrengungen der letzten 100 Jahre gefeiert werden, während wir gleichzeitig unseren Blick auf die Möglichkeiten und Herausforderungen richten, die ein neues Jahrhundert mit sich bringen wird. Die zahlreichen Erfahrungen und Veränderungen des 20. Jahrhunderts hätten unsere Vorväter mit Stolz, aber auch mit Trauer erfüllt. Wir schulden es der nach uns kommenden Generation von Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft und ihren Familien, daß wir nichts unversucht lassen, um die Interessen und den Wohlstand unserer Mitglieder zu verteidigen und nach Möglichkeit noch weiter zu fördern. Durch unsere Arbeit müssen wir dazu beitragen, daß man im Jahre 2096 von uns sagt: "Das war eine starke Generation." An vor uns liegenden Herausforderungen besteht kein Mangel.

Der Kongreß **ÄUSSERT** sich besorgt darüber, daß Deregulierung und Privatisierung weiterhin das Motto der multinationalen Gesellschaften sind, die die Weltwirtschaft beherrschen. Alle von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften organisierten Wirtschaftsbereiche haben darunter zu leiden.

Der Kongreß **VERWEIST** auf die Tatsache, daß der Verkehrssektor traditionell ein sehr weitreichend regulierter Wirtschaftsbereich war, der unter starkem Liberalisierungsdruck steht. Die ITF hat die Pflicht, ihren Platz im Kampf gegen die ideologische Verbissenheit einzunehmen, mit der Regierungen und internationale Institutionen derzeit an einer "Liberalisierung" festhalten.

Der Kongreß **STELLT** fest, daß sich die einzelnen ITF-Sektionen in sehr angemessener Weise mit den eher praxisbezogenen, alltäglichen Sorgen unserer Mitglieder auseinandersetzen. Die Tätigkeit der Sektionen bleibt ein zentraler Punkt im Bild der ITF, wie es von den angeschlossenen Gewerkschaften und ihren Mitgliedern wahrgenommen wird.

Der Ausbau und der Ausdruck gelebter Solidarität mit und unter den Beschäftigten unterschiedlicher Verkehrsträger und verschiedener Länder ist und bleibt unser wichtigstes Ziel. Die Weiterentwicklung der Möglichkeiten der ITF, internationale Solidarität zu organisieren, ist eine grundlegende Voraussetzung für den Erfolg unseres Strebens nach Aufwertung des gesellschaftlichen Ansehens und Verbesserung des materiellen Wohlstands aller Beschäftigten im Transportwesen.

Zu diesem Zweck sollte sich der Vorstand gründlich mit der Frage auseinandersetzen, ob der vorhandene Rahmen dieser Organisation im Hinblick auf organisatorische und Kommunikationsaspekte verbessert werden kann, um der fortgesetzten Internationalisierung von Arbeit und Kapital Rechnung zu tragen.

Insbesondere sollte sich der ITF-Vorstand über die folgenden Punkte Gedanken machen:

- i) Werbung für das Konzept guter Beschäftigungsnormen auf weltweiter Ebene mit Hilfe von Charten für Arbeitnehmerrechte in bezug auf die einzelnen Verkehrsträger und -sektoren;
- ii) Abstimmung gemeinsamer gewerkschaftlicher Zielsetzungen innerhalb spezifischer multinationaler Verkehrsgesellschaften;
- iii) Entwicklung gewerkschaftlicher Mitgliederwerbekampagnen auf der Grundlage "modellhafter Praktiken" und Weiterleitung von Informationen über derartige Ansätze an alle angeschlossenen Gewerkschaften, einhergehend möglicherweise mit der Erarbeitung von Modellprogrammen in einzelnen Ländern bzw. Regionen;

- iv) die ITF-Bildungsarbeit hat während der vergangenen drei Jahre deutliche Fortschritte gemacht, doch besteht noch immer sehr viel Raum für weitere Verbesserungen. Es wäre vielleicht lohnenswert zu überlegen, in welchem Maße die gemeinsame Nutzung von Ressourcen der angeschlossenen Gewerkschaften für alle von Vorteil sein kann. Eine Zusammenkunft gewerkschaftlicher Bildungsbeauftragter, um über Möglichkeiten einer besseren Miteinbeziehung der internationalen Dimension in die Bildungsprogramme der angeschlossenen Gewerkschaften zu beraten, wäre möglicherweise in Erwägung zu ziehen. Während wir die vor kurzem begonnene Tätigkeit der ITF im Hinblick auf Arbeitnehmerinnen in der Verkehrswirtschaft begrüßen, könnte die Entwicklung eines geeigneten Elements in der Bildungsarbeit für eine noch stärkere Unterstützung dieser Bemühungen seitens der Mitglieder der angeschlossenen Gewerkschaften Sorge tragen;
- v) Einbettung der Interessen angeschlossener Gewerkschaften in einzelnen regionalen Wirtschaftsgemeinschaften in einen weitergefaßten Kontext durch Entwicklung von ITF-Sozialklauseln (in Zusammenarbeit mit allen eventuell bereits existierenden regionalen Gewerkschaftsstrukturen) zur Gewährleistung der grundlegenden Menschenrechte;
- vi) Einrichtung eines angemessenen Forums mit einem breiten Meinungsspektrum zur Beratung über verkehrspolitische Fragen. Die ITF sollte in einer internationalen Debatte über die Verabschiedung von weltweiten ordnungspolitischen Mindestnormen für die Verkehrswirtschaft als Vorreiter fungieren, da die demokratische Planung ihrer Verkehrsbedürfnisse durch die Gesellschaft einen wesentlichen Beitrag zu einem anhaltenden Entwicklungsprozeß und zum gesellschaftlichen Zusammenhalt leisten kann.

#### **INTERNATIONALE SOLIDARITÄT FÜR DEN FRIEDEN**

Der ITF-Jubiläumskongreß vom 30. Juni bis zum 2. Juli 1996 in London (Großbritannien)

**SIEHT** in den 1995 auf Initiative des ITF-Sekretariats und der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften durchgeführten Protesten gegen die französischen und chinesischen Atomtests den Höhepunkt der Bewegung für nukleare Abrüstung;

**ERINNERT** an die Debatte über die Vorlage "Transportarbeiter im nächsten Jahrtausend" im Rahmen des 37. ITF-Kongresses 1994 in Genf (Schweiz), bei der Frieden und Abrüstung neben anderen Themen wie Armut sowie Menschen- und Gewerkschaftsrechten eine wichtige Rolle spielten;

**STELLT** fest, daß Frieden und gesellschaftliche Stabilität eine Grundvoraussetzung für den Schutz und die Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft darstellen;

**GIBT** seiner tiefen Beunruhigung darüber Ausdruck, daß unablässig irgendwo auf der Welt bewaffnete Konflikte zum Ausbruch kommen, die das Leben und den Lebensunterhalt arbeitender Menschen gefährdet;

**APPELLIERT** an das ITF-Sekretariat und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften, sich innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung an führender Stelle für Frieden und Abrüstung sowie die Abschaffung von Atomwaffen einzusetzen und weitere Anstrengungen in Richtung auf einen Ausbau der internationalen Solidarität für den Frieden zu unternehmen.

# Wahlprüfer und Mandatsprüfungsausschuß

## STIMMENZÄHLER UND WAHLPRÜFER

Die folgenden Delegierten wurden als Stimmzähler und Wahlprüfer vorgeschlagen und gewählt:

Afrika:	Akwei Adoté (Togo)
Asien und pazifischer Raum:	Abdul Laeeq (Pakistan)
Lateinamerika und die Karibik:	Alfredo Antonio Rodriguez Fritz (Mexiko)
Nordamerika:	Frank Lonardo (Vereinigte Staaten)
Europa:	Alex Thompson (Großbritannien)

## MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSS

Die folgenden Delegierten wurden als Mitglieder des Mandatsprüfungsausschusses vorgeschlagen und gewählt:

Afrika:	Joseph K Katende (Uganda)
Asien und pazifischer Raum:	Greg Oca (Philippinen)
	John R McLeod (Neuseeland)
Lateinamerika und die Karibik:	Ruben Duarte (Chile)
Nordamerika:	Richard Torres (Vereinigte Staaten)
	Debbie Tveit (Kanada)
Europa:	M David Rix (Großbritannien)
	Agis Tselentis (Griechenland)
	Josy Konz (Luxemburg)
	Sven-Erik Nylund (Finnland)

## BERICHT DES MANDATSPRÜFUNGS-AUSSCHUSSES

Der Mandatsprüfungsausschuß trat erstmals am 1. Juli zusammen.

**AGIS TSELENTIS** (Griechenland) wurde zum Vorsitzenden gewählt und zum Berichterstatter des Ausschusses ernannt.

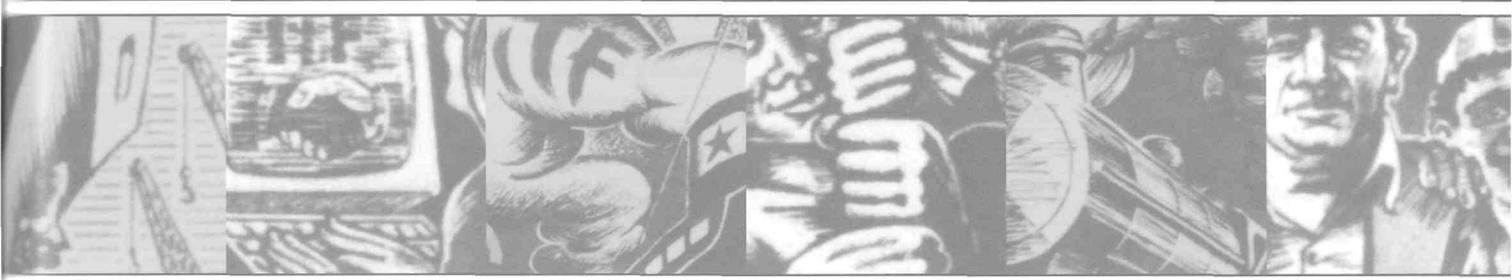
Der Ausschuß beschloß, dem Kongreß die Bestätigung der Mandate aller angeschlossenen Gewerkschaften zu empfehlen, die ihre Mitgliedsbeiträge für 1995 gezahlt hatten.

Der Ausschuß prüfte anschließend die Mandate der bis zum 1. Juli registrierten Delegierten und stellte fest, daß mit Ausnahme von 4 Organisationen die Mandate der betroffenen Organisationen auf der Stelle bestätigt werden könnten. Der Ausschuß beauftragte den Vorsitzenden und das Sekretariat mit der weiteren Überprüfung der verbleibenden Fälle und bevollmächtigte seinen Vorsitzenden, die Mandate aller Delegationen, die nach dem 1. Juli ankommen, zu prüfen und im Namen des Ausschusses tätig zu werden.

Eine auf der Grundlage der Empfehlungen des Ausschusses und der anschließenden Maßnahmen des Vorsitzenden erstellte Delegiertenliste wird noch verteilt. Laut dieser Liste sind 531 Delegierte, von denen sich eine Organisation durch eine andere vertreten läßt, und 267 Berater von 251 Gewerkschaften aus 87 Ländern anwesend. Die Gesamtzahl der Stimmen beträgt 3.775.000.

*Agis Tselentis*  
Berichterstatter

1896



**DELEGATES**

#### GUESTS OF HONOUR

**Tas Bull**

Former ITF Executive Board member

**Hans Hauf**

Former ITF Assistant General Secretary

**Jim Hunter**

Former ITF President

**Alida de Jager**

Daughter of First ITF General Secretary Edo Fimmen

**Jack Jones**

Former ITF Vice President

**Harold Lewis**

Former ITF General Secretary

**Anders Lindström**

Former ITF Seafarers' Section Chair

**H Muto**

Former ITF Executive Board member

**Piet Potums**

Former ITF Executive Board member

**Fritz Prechtl**

Former ITF President

**Åke Selander**

Former ITF Assistant General Secretary

#### GUESTS

**Bruno de Bonis**

**Mike Burns**

**Mary Burns**

**Dan Duffy**

**Peter Ewald**

**Bob Fitzgerald**

**Margaret Fitzgerald**

**Gert van Gothem**

**Francis Haxell**

**Mo Hoda**

**Mike Jones**

**Torsten Larsson**

**Brian Laughton**

**John Prescott**

**Bob Reinalda**

**John Ross**

**Kalevi Sadeluoto**

**Frank Sims**

**Jurgen M Troost**

**Irene Wagner**

#### OBSERVERS

**Hugues de Villèle**

Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)

**Brenda O'Brien**

Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)

**Tomoaki Katsuda**

Embassy of Japan

**Valentin R Kivistik**

Estonian Seafarers' Union

**Nikolai P Shchekotin**

Estonian Seafarers' Union

**G Aurbach**

European Conference of Ministers of Transport (ECMT)

**Robert Taylor**

Financial Times

**Keith Hindle**

Freelance journalist

**Rüdiger Sielaff**

Friedrich Ebert Stiftung (FES)

**A Wittrock**

German Embassy

**Alvaro Ureña**

Iberia General Manager

**Chris Pate**

International Graphical Federation (IGF)

**Roald Kverndal**

International Association for the Study of Maritime Mission

**Michael Chin**

International Christian Maritime Association (ICMA)

**Capt. Ted Murphy**

International Federation of Air-Line Pilots' Associations (IFALPA)

**George Bromwell**

International Federation of Building and Woodworkers (IFBWW)

**Vic Thorpe**

International Federation of Chemical, Energy, Mine and General Workers' Unions (ICEM)

**Peter Brannen**

International Labour Office (ILO)

**Graciela Carillo**

International Labour Office (ILO)

**Marion Motts**

International Labour Office (ILO)

**Jo Espinoza**

International Maritime Organization (IMO)

**Adam Tarnowski**

International Road Transport Union (IRU)

**Chris Horrocks**

International Shipping Federation (ISF)

**Neil Kearney**

International Textile, Garment and Leather Workers' Federation (ITGLWF)

**Teruhiko Nakanishi**

KOUN ROKYO

**Arthur Lipow**

Labour and Society International (LSI)

**Borghthor Kjaernested**

Nordic Transport Workers' Federation (NTF)

**Hans Engelberts**

Public Services International (PSI)

**Marcos Garcia**

Sindicato de Trabajadores de la CA Metro de Caracas

**Luis Camejo**

Sindicato de Trabajadores de la CA Metro de Caracas

**Gustavo Camacho**

Sindicato de Trabajadores de la CA Metro de Caracas

**John Evans**

Trade Union Advisory Committee to the Organization for Economic Co-operation and Development (TUAC)

**Richard Storey**

University of Warwick

**INTERPRETERS**

Cheiko Alford

Reiko Blauenstein-Matsuba

Roxana Dazin

Tore Fauske

Janette Hasson

Anne Lamming

Claude Lastique

Eva Leigh

Sarah Senarclens-Goulding

Irene Stanton

Katsue Yoshida-Ingham

**CONGRESS STAFF**

**ITF STAFF**

David Cockroft

General Secretary

**OFFICERS**

Graham Brothers

Mark Dickinson

Sarah Finke

Deirdre Fitzpatrick

Richard Flint

Stuart Howard

Kees Marges

Desmond Reid

Bob Thomas

Shigi Wada

**REGIONAL SECRETARIES**

Mark Davis

Stu Johns

Nazi Kaboré

Masahiko Nakamura

John Sansone

Mauricio Sant'Anna

Mahendra Sharma

Ben Udogwu

Makoto Urata

**CONGRESS SECRETARIAT**

Joanne Abayasekara

Geoff Ablett

Marshall Abrahams

Victoria Andersson

Jane Barrett

Aileen Collarbone

Michèle Cossa

Stephen Cotton

Bill Curd

Louise Davies

Shane Enright

Dianne Fouche

Linda Frampton

Astrid Gabel

Juan Giner

Bill Goodger

Satu Griffiths

Annette Guerda-Fischer

Joan Hannah

Paula Hassett

Dongli Her

Anna Holmes

Jim Jump

Abdul Karim

Teresa Kennedy

Ingrid Köhler

Hattie Lalor

Dorit Mano

Diane Markwick

Tony McGregor

Tommy Molloy

Susana Moss

Alice Muchanyuka

Jean Neve

Paul Neve

Ayo Ohiwerek

Miren del Olmo

Keith Pope

Martin Raicheva-Wedge

Katharine Reedy

Christine Richards

Oleg Romanyuk

Richard Rose

Joyce Savill

Elizabeth Stark

Wulf Steinworth

Sara Teixeira

Esther Thomas

Asbjørn Wahl

Heather Walsh

Dawn Weeks

Emma Wells

Jon Whitlow

## ANTIGUA

5121 Antigua Workers' Union Baldwin Spencer

## ARGENTINA

5001 Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras 'La Fraternidad' Omar Aristides Maturano  
José Antonio Barrios

5005 Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) Enrique Roberto Van Vloten  
Antonio Alfredo Cennamo

5006 Sindicato Electricistas - Electronicistas Navales (SEEN) Martin del Pozo

5007 Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CAOMAR) Marcos Castro

5008 Asociación de Personal Aeronáutico (APA) Ariel Basteiro

5009 Asociación Argentina de Aeronavegantes (AAA) Alicia Castro

5012 Unión Personal Aeronavegación de Entes Privados (UPADEP) Jorge A Sansat  
Hector A Rodrigue  
Horacio A Picca  
Analia Berdini

5013 Centro de Jefes y Oficiales Navales de Radiocomunicaciones de Argentina Norberto Hugo Bermudez

5015 Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas Hugo Antonio Moyano  
Jorge Mariano Silva  
Jorge Dopazo  
Abel Beroiz  
Ruben Gutierrez  
Ignacio Mingot  
Adolfo Velazquez  
Hector Martinez

5016 Unión Tranviarios Automotor (UTA) Juan Palacios  
Victor Mario D'Aprile  
Nestor Canosa  
Edgardo Marin

5017 Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales de la Marina Mercante Mario Enrique Drossi

5018 Sindicato de Peones de Taxis de Capital Federal Jorge Omar Viviani

## AUSTRALIA

8706 Australian Maritime Officers' Union (AMOU) Fred Ross

8708 Maritime Union of Australia (MUA) John Coombs  
Anthony Papaconstuntinos  
Trevor Charles

8709 Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE) Andrew Williamson

8710 Australian Services Union (ASU) Robin Amos

## AUSTRIA

9001 Gewerkschaft der Eisenbahner (GdEÖ) Franz Hums  
Wilhelm Haberzettl  
Johann Siebenhandl  
Josef Wettl  
Walter Skopek  
Johann Goger  
Helga Pauer  
Heinz Grubanovits  
Anton Gartlehner  
Adalbert Koranda  
Erich Klarer  
Elisabeth Vondrasek  
Max Hausberger

9002 Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV) Rudolf Tresdner  
Peter Schneider  
Walter Darmstädter

9003 Gewerkschaft der Gemeindebediensteten Franz Simanov  
Rudolf Paschinger

## BANGLADESH

8020 Bangladesh Naujan Sramik Federation (BNSF) Protapuddin Ahmed

8022 Bangladesh Biman Sramik Union (BBSU) Motahar Hossain  
Saki Rizwana

8025 Bangladesh Biman Flying Services Association of Cabin Crew Mohd Khairul Haq Rummy

8026 Bangladesh Seamen's Association SM Shafiqur Rahman

8027 Bangladesh Truck Chalok Sramik Federation Roy Ramesh Chandra

## BARBADOS

5161 The Barbados Workers' Union LeRoy Trotman

## BELGIUM

9050 Belgische Transportarbeidersbond (BTB) Alfons Geeraerts  
Bob Baete  
Bob Dielis  
Jeannine Hermans

9051 Secteur 'TRAM-BUS-METRO' de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP) Jean van Mechelen  
Leon Duriau

9052 Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP) Roger Van Hove  
Willem Bauwens  
JP Pletinck

9053 Secteur Telecom/Aviation Civile de la Centrale Générale des Services Publics (CGSP) Freddy Tack  
John Gilbert  
Dominique Lintermans

9054 Centrale de l'Industrie du Metal de Belgique Karel Gacoms  
Jacques Fontaine  
Denis De Meulemeester  
Marcel Rogiers  
Robert Geldof

9055 Christelijke Vervoersarbeiders en Diamantbewerkers (CVD) John Janssens  
Christian Transport and Diamond Workers' Union (CVD) Michel Bovy  
Raf Wouters  
Myriam Chaffart  
Jos Stuer  
Hubert Vermeir

## BENIN

7006 Syndicat des Travailleurs Air Afrique Benin (SYNTRACAAV) Paulin Amoussou

## BRAZIL

5301 Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aereos e Fluviais (CONTTMAF) Mayo Uruguaio Fernandes  
Eduardo Antonio Rech  
Naaman Figueiredo  
Luis Fernando Collares  
Pedro Azambuja  
Mario Teixeira  
Sales Eurico Melgarejo Freitas  
Marlene Ferezinha Ruza

5302 Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) Orlando Coutinho  
Helio Andrade

## BULGARIA

9073 Union of Transport Workers' Syndicates in Bulgaria Atanas Stanev

## BURMA

8030 Seafarers' Union of Burma (SUB) Ko Ko Khaing

## CANADA

- 6901 Airline Division of Canadian Union of Public Employees (CUPE) Denise Hill  
Geoff Brooks
- 6902 Canadian Merchant Service Guild Maury R Sjoquist  
Lawrence Dempsey  
Earle Simpson  
Leo M Gray
- 6907 National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers' Union of Canada (CAW) Jim O'Neil  
Buzz Hargrove  
Bob Chernecki  
Debbie Tveit  
John Moore-Gough  
John Parsons  
Lewis Gottheil  
Abe Rosner  
Gary Fane

## CHILE

- 5439 Sindicato Interempresa de Oficiales Marina Mercante Nacional (SIPROMAM) Ruben Duarte

## COLOMBIA

- 5502 Unión de Trabajadores de la Industria del Transporte Marítimo (UNIMAR) Ciro A Rojas

## CROATIA

- 9091 Samostalni Sindikat Radnika u Pomorskoj i Rijecnoj Privredi Hrvatske (Seafarers' and Dockers' Union of Croatia) (SDUC) Vladimir Svalina  
Predrag Brazzoduro  
Branko Berlan  
Anton Malger
- 9092 Railwaymen's Trade Union of Croatia Zoran Duric  
Zlatko Pavletic

## CYPRUS

- 9101 Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers (FTPAW) Homer Neocleous
- 9102 Federation of Public Service Employees Cyprus Petros Theophanous
- 9103 Federation of Semi-Government Employees Panayiotis Karavas

## CZECH REPUBLIC

- 9120 Association of Transport Workers' Unions of Czech Republic K Veselka  
Milan Jerabek  
A Peltran  
J Dusek  
Josef Halaj  
I Sebek

## DENMARK

- 9150 Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD) Holger Nielsen  
Knud Hansen  
Henrik Berlau  
Leif Rasmussen  
Søren Andersen  
Peter Sand Mortensen  
Claus Lindegaard  
Flemming Smidt
- 9151 Dansk Jernbaneforbund Kurt H Christiansen  
Ulrik Salmonsens  
Ebert Scharling-Nielsen  
Knud T Hansen
- 9155 Dansk Sø-Restaurations Forening Annette Ditlevsen  
Kate Strøm
- 9160 Maskinmestrenes Forening Leif Dolleris  
Jens-Jørgen Absalonson

- 9162 Dansk Funktionærforbund -Serviceforbundet Toni Vagn Rytgåen  
Leif Hellqvist
- 9163 Dansk Navigatørforening Arne Fischer  
Peter Funch  
Anders Gram
- 9164 Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark HK Service Niels Buch  
Karen Retvig  
Hanne Sørensen  
Carlo Søndergaard
- 9165 Jernbaneforeningen Andreas Hasle  
Gitte Terndrup
- 9166 Dansk Metalarbejderforbund Thorkild E Jensen  
Niels Jørgen Hilstrom  
Dines Schmidt Nielsen  
Bjarne Larsen
- 9168 Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet Bent Moos  
John Mortensen

## EGYPT

- 7040 General Trade Union of Railway Workers Mostafa Rostom

## ESTONIA

- 9251 Estonian Federation of Water Transport Workers' Unions Ilya Donov

## ETHIOPIA

- 7035 Transport and Communications Workers' Trade Unions Industrial Federation Ali Kemal Beshir

## FAROE ISLANDS

- 9270 Føroya Fiskimannafelag Oli Jacobsen
- 9271 Maskinmeistarafelagid Johanna Hansen

## FIJI

- 8803 Fiji Public Service Association NG Singh

## FINLAND

- 9290 Rautatieläisten Liitto ry (Finska Järnvägsmannaförbundet rf) Pentti Kesseli  
Heikki Hyytiäinen  
Juhani Takalo
- 9291 Suomen Veturimiesten Liitto ry (Finska Lokmannaförbundet) Markku Hannola  
Timo Tanner  
Tiina Holkko
- 9293 Suomen Merimies-Unioni ry (Finlands Sjömannsunion) Tapio Nurminen  
Jorma Luoma  
Anja Turunen-Annunen  
Carita Ojala  
Per-Erik Nefin  
Jatta Moilanen  
Lauri Hejnonen  
Hilkka Kotkamaa
- 9294 Suomen Laivanpäälystöliitto ry (Finlands Skeppsbevälsförbund) Sven-Erik Nylund
- 9295 Suomen Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry (AKT) (Bil- och Transportbranschens Arbetareförbund i Finland) Kauko Lehikoinen  
Matti Vehkaoja  
Juhani Koivunen  
Esa Pitkala  
Timo Wallenius  
Esa Bruce  
Vesa Seppäläinen  
Eljas Piipponen  
Christine Lund-Alderin
- 9299 Ilmailualan Unioni ry (Civil Aviation Workers) Tuomo Oksanen

9300	Teknisten Liitto ry (TL) (Technical Staff)	Erkki Maja Harri Kolula			
9301	Teknisten Ja Erikoisammattien Liitto ry (Tourism Services Staff)	Tuula Lehmusto Maarit Ahonen			
9302	Kunta-alan ammattiliitto ry (KTV) (Kommunsektorns Fackförbundet)	Aulis Laakso Raimo Ropanen			
<b>FRANCE</b>					
9340	Fédération "FO" de l'Équipement, des Transports et des Services	Yves Veyrier René Valladon Serge Gentili			
9342	Fédération Nationale "FO" des Transports	Roger Poletti JP Lecoeuve A Laborde			
9343	Fédération Syndicaliste FO des Cheminots	Jean-Paul Bonnefoi Jacques Duron			
9344	Fédération Maîtrise et Cadres (FMC)	Jacques Mallet			
9345	Syndicat National du Personnel Navigant Commercial (SNPNC)	Jean-Luc Paillet			
9350	Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE-CFDT)	Gérard Balbastre Jean-Yves Legouas			
<b>GERMANY</b>					
9390	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)	Eike Eulen Klaus Dieter Hellemann Wolfgang Böhm Dieter Benze Rüdiger Hagemann Heinz Kluncker Hans-Werner Kayßer Gerd Hütter Hilmar Schmidt-Kohlhas Manfred Rosenberg Jörg Lausch Wilhelm Zechner Manfred Maertzke Karin Alleweldt Franz-Eduard Macht Peter Geitmann Doro Zinke Siegbert Menzel Ali Memon Hartmut Simon			
9391	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)	Siegfried Weiß Rolf Hofmann Reinhard Sauer Norbert Hansen Peter Rothe Matthias Freitag Fritz Ehrecke Horst Hartkorn Hubert Kummer Karin Bahrs			
<b>GREAT BRITAIN</b>					
9440	National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT)	James Knapp John Cogger WK Thomas Stewart Hyslop			
9442	Transport Salaried Staffs' Association (TSSA)	Dennis Cameron Brenda Hanks David Horton Keith Davies			
9443	Union of Shop, Distributive and Allied Workers (USDAW)	John Hannett James Burke			
9444	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (ASLEF)	Lew D Adams M David Rix TCW Jones			
9445	Transport and General Workers' Union (TGWU)				Bill Morris Diana Holland John Connolly Graham Stevenson George Ryde Danny Bryan Tony Cooper Martin Mayer I Vaid Dan Maher J Smith Joyce Mamode S Welsh David Duffy
9446	National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST)				Brian Orrell Peter McEwen Kenneth Buckle
9448	United Road Transport Union (URTU)				Dave Holden Peter Mills
9449	Manufacturing Science Finance (MSF)				Paul Talbot J Chapple M Stewart
9450	UNISON				Alex Thompson John Skewes
9451	Institution of Professionals, Managers and Specialists (IPMS)				Bill H Brett Joe Magee Bill Rogers K Macalonan
9452	Amalgamated Engineering and Electrical Union (AEEU)				Roger Butler Alan Rimmer Ian Ross
<b>GREECE</b>					
9490	Fédération Panhellénique des Cheminots				Leonidas Moschos
9491	Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)				John Halas Agis G Tselentis George Anastassiou Thanassis Alykatoras
<b>GUYANA</b>					
6033	Guyana Labour Union				Carvil Duncan
<b>HONDURAS</b>					
6116	Sindicato de Trabajadores de la Empresa Nacional Portuaria (SITRAENP)				Marco Hugo Gavarrete
<b>HONG KONG</b>					
8051	Merchant Navy Officers' Guild				Norman W Y Pang
8052	Amalgamated Union of Seafarers				Lee Kwok Keung
8055	Federation of Hong Kong Transport Workers' Organizations				Kong Tat Chi
8057	Hong Kong Seamen's Union				Ting Kam Yuen
<b>HUNGARY</b>					
9501	Repulogep-Muszakiak Fuggetlen Szakszervezete (Aircraft Technicians' Independent Trade Union MALEV)				István Gaskó (Proxy)
9502	Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (Free Trade Union of Railway Workers)				István Gaskó György Balla Erika Tamás Röbert Enzsöl
9503	Közúti Közlekedési Szakszervezet				Géza Inokai Pál Gergely Imre Mészáros Béla Kelemen László Kindili Antal Kappelmayer

9503 Közúti Közlekedési Szakszervezet  
(continued) Zoltán Zsibrita  
Imre Takács  
László Kapcsos  
István Dobi

## INDIA

8100 All India Railwaymen's Federation (AIRF) Umraomal Purohit  
JP Chaubey  
8101 The Maritime Union of India (MUI) Charles Delima  
8104 Transport and Dockworkers' Union Manohar Kotwal  
Kalpana Desai  
8109 National Union of Seafarers of India (NUSI) Leo Barnes  
8111 The Visakhapatnam Port Employees' Union DK Sarma  
8120 Maharashtra State Transport Kamgar Sanghatana Philip Tuskan

## INDONESIA

8151 Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) Azwar Nadlar  
Hanafi Rustandi  
Retno Sudijono

## IRISH REPUBLIC

9200 Services, Industrial, Professional and Technical Union (SIPTU) Kay Garvey  
Danny Hallahan  
Jimmy Somers  
Michael Magee  
Michael O'Doherty

## ISRAEL

7820 Israeli Seamen's Union S Avitan  
S Sussan  
7823 Israeli Sea Officers' Union (ISOU) Efraim Marcovitz  
Y Drimer  
M Haver  
S Groman

## ITALY

9531 Federazione Italiana Trasporti (FIT/CISL) Giuseppe Surrenti  
Claudio Claudiani  
Silvano Barberini  
Erasmus Pendenza  
Carla Marchini  
Remo di Fiore  
Pierluigi Nanni  
Giorgio Scoppetta  
C Gradassi  
A Benigno  
Claudio Zari  
Mario Iafrate  
Domenico Caia  
9534 UILTRASPORTI Giuseppe Caronia  
A Bertagnolli  
9539 Federazione Italiana Lavoratori Trasporti (FILT-CGIL) Romolo Vivarelli  
Bruno Loi  
Giuliano Maggi  
Raffaele Minotauro

## IVORY COAST

7154 Syndicat du Personnel de l'ASECNA en Côte d'Ivoire (SYNPACI) Yao Dapre Georges  
Guy Martial Nezou

## JAPAN

8200 All-Japan Seamen's Union (KAJIN) Shoshiro Nakanishi  
Sakae Idemoto  
Yuji Iijima  
Hiroyuki Kobori  
Nobuaki Matsushita  
Takemi Nakao  
Shoji Yamashita  
Ryutaro Morisaki  
Hideo Ikeda  
Rika Kazama  
Shunichi Tagawa  
Masahiko Taguchi  
Isamu Hidaka  
8201 All-Japan Municipal Transport Workers' Union (TOSHIKO) Syunichi Suzuki  
Tetsuyuki Yamada  
Michinori Yamada  
Takeo Ikai  
8202 Japan Federation of Travel and Air Cargo Agency Workers' Unions (KANKO ROREN) Yasuo Nakanishi  
Hitoshi Takahashi  
Kelly Kazumi  
8203 National Railway Workers' Union (KOKURO) Toshimitsu Nagata  
8205 All-Japan Federation of Transport Workers' Unions (UNYU-ROREN) Takeyuki Ino  
Makoto Murata  
Tohru Iida  
Takeo Yamaguchi  
Katuo Nishi  
Kazumaro Suzuki  
Kazuo Hasegawa  
Shinya Sugano  
Tetsuyo Tsuchiya  
8206 Japanese Confederation of Aviation Labour (KOKU DOMEI) Katsumi Utagawa  
Takaaki Kobayashi  
8208 Japan Federation of Transport Workers' Unions (KOTSU ROREN) Shigeo Maki  
Nobuo Yasugahira  
Tadashi Hatanaka  
Kazuo Hirokawa  
Yoshio Yoshida  
Isao Nishi  
Mitsuaki Sagawa  
Hironori Tokunaga  
Hirosi Takahashi  
Masaru Fukushi  
Kazuhiko Ogasawara  
Junichi Suzuki  
Takeshi Miyaji  
Nobuyuki Miyaguchi  
Masaki Okunishi  
Tetsuo Nishibayashi  
Sanji Yamaguchi  
Shoji Furukawa  
8209 General Federation of Private Railway and Bus Workers' Unions (SHITETSU-SOREN) Kanju Suzuki  
Ryoichi Ikemura  
Kenji Sugawara  
Syuichi Okumura  
Toyotoshi Tamura  
Yoshiro Asuke  
Yasushi Suzuki  
Yoichi Tanaka  
Nobuo Takaba  
Tadao Katake  
Sadaaki Uchida  
Noriyuki Wada  
Yoshiaki Arai  
Takeo Kawaguchi  
Kiyoshi Kanzaki  
Masaru Murahashi  
Y Takahashi  
8211 Japan Confederation of Railway Workers' Unions (JRU) Mitsuharu Shibata  
Fumiyasu Yamane  
Toshio Nakayama  
Kazutaka Kitaoka  
Yukio Izumi  
Takuji Hori  
Hiroyasu Ogata  
Masakazu Takahashi  
Kazuko Sumino

8212 National Federation of Automobile Transport Workers' Unions (ZENJIKO-ROREN) Osamu Mimashi

8213 Japan Railway Trade Unions' Confederation (JR-RENGO) Katsuaki Dei  
Junji Yoshimura  
Yasuo Fujitsugi  
Kietsu Yago  
Koichi Terao  
Mitsunori Horiuchi  
Kazutoshi Kenjo  
Makoto Suda  
Hiroaki Ōuchi  
Hidekazu Nakayama  
Tatsuaki Ōbuchi  
Yasuyuki Yamoka  
Mashiho Iguchi  
Takayuki Koda  
Takaaki Iwasaki  
YoshiTeru Yamamoto  
Tatsuo Honda  
Mitsuaki Goto  
Katsumi Yoshimi  
Tadashi Ueno  
Katsuhito Shibata  
Yoshihisa Arai  
Kohei Taguchi  
Takashi Seto  
Kyozo Takagi  
Mitsumi Oguni  
Syuji Noda  
Hideoyuki Moritani  
Kiyomi Goto

## KOREA

8250 Korean Federation of Port and Transport Workers' Unions Joon Sang Kim  
M H Oh  
J H Bae

8251 Korean Railway Workers' Union Byong Hak Cho

8252 Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU) E R Kwon  
T K Park  
Kwang Jo Ko

8254 Korean Air Labour Union Eun Hye Kim

8255 Korea Automobile and Transport Workers' Federation S C Kang  
Y J Park  
P K Cho

8256 Federation of Korean Taxi Transport Workers' Unions Kwang Nam Lee  
Oh Man Kwon  
Jin Keon Moon  
Sang Ki Lee  
Chung Ho Kang  
Soo Young Ki

## LATVIA

9550 Latvian Water Transport Unions Federation Alexei Kholodniouk  
Vladimir Potapev  
Janis Voitkevics  
Valejevs Samils

9551 Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet Igor Pavlov  
Grigoriy Yegorov  
Andrey Umbrashtko  
Karlis Svilpis  
Ariadna Abelfina

## LITHUANIA

9560 Independent Dockers' Union Vladimiras Bendoraitis

9561 Lithuanian Seamen's Union Petras Bekeza

## LUXEMBOURG

9580 Fédération Nationale des Cheminots, Travaillleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourgeois (FNCTTFEL) Josy Konz  
Guy Greivelding

## MALAYSIA

8303 Transport Workers' Union (TWU) Majid Jantan  
Nurashikin Mohamed Yusof

8309 Malaysian Airlines System Executive Staff Association (MESA) Mohd Isa Jani  
Abdul Rahman  
Tengku Makhlad

8311 Malaysian Airlines System Employees' Union HJ Jumatt Yusoff  
Ismail Sawai

## MALI

7310 UNTM Syndicat national des Transports Section syndicale de l'Aéronautique Aichata Haidara

## MALTA

9600 General Workers' Union (GWU) Port and Transport Section Tony Zarb  
Charles Briffa  
Lino Vella  
Charles Vella

## MAURITIUS

7321 Transport Corporation Employees' Union Daneshwar Deonarain

## MEXICO

6190 Asociación Sindical 'Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional' Fausto Arellano Reyes

6191 Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana Alfredo Antonio Rodriguez  
Fritz

## NAMIBIA

7330 Namibian Transport and Allied Workers' Union (NATAU) Moses Mbai  
ABC Cooper

## NETHERLANDS

9620 Vervoersbond FNV Dilia van der Heem  
W Waleson  
Bert Duym  
Ger Ros  
Agnes Jongerius  
A Drenth  
P Gouw

9621 Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ) John Vriesen  
Ruud Touwen

9624 Vakbond voor Nederlands Cabinepersoneel (VNC) Hagm Popelier

## NEW ZEALAND

8900 New Zealand Seafarers' Union Dave Morgan

8902 New Zealand Waterfront Workers' Union (WWU) Trevor Hanson

8903 New Zealand Merchant Service Guild Industrial Union of Workers Inc John R McLeod

## NIGER

7340 Syndicat unique de la Météorologie,  
de l'Aviation civile et Assimilés (SUMAC) Sanda Seydou  
Aïcha Doumbia

## NIGERIA

7354 Nigerian Ports Authority Workers' Union Billy Oro

## NORWAY

9670 Norsk Jernbaneforbund Ove Dalsheim  
Arthur Skåtøy  
Karl Schönberg  
Ulf Johansen

9671 Norsk Lokomotivmannsforbund Øystein Aslaksen  
Roald Nyheim

9672 Norsk Sjømannsforbund Erik Bratvold  
Anne-Beth Skrede  
Tormand Storås  
Johnny Hansen  
Birger Pedersen  
Johan Øyen

9673 Det Norske Maskinistforbund Frode Gross  
Jan-Henrik Planting

9674 Norsk Sjøoffisersforbund Arne H Hansen  
Asbjørn Furnes  
Tore Gjestrum

9675 Norsk Transportarbeiderforbund Per Østvold  
Arne Semmerud  
Kåre Anderssen  
Frank Holm  
Mari Ann Hamletsen

9677 Handel og Kontor i Norge (HK) Sture Arntzen  
Yngve Halvorsen  
Turid Solberg  
Anne-Kirsten Lundberg

9679 Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund (NOPEF) Lars Myhre  
Ketil Karlsen  
Terje Johansen

## PAKISTAN

8350 Pakistan Merchant Navy Officers' Association Sheikh Mohammad Iqbal  
Captain Saulat M Khan

8351 Flight Engineers National Association (FENA) M Tariq Ali  
Mustansir Maheeri  
Shahab Nasir  
Nadeem A Afghan

8358 Pakistan Seamen's Union Adam Panjri

8359 Pakistan Airline Pilots' Association (PALPA) Captain M Karim  
Captain Iqbal Zaidi  
Captain Mohsin

8360 Karachi Port Trust Labour Union (KPTU) Abdul Razzak

8361 Aircraft Technologists' Association of Pakistan Abdul Laeeq  
Jamil Ahmed  
S Inam-ul-Haq

8364 People's Unity of PIA Employees Kamran Choudhry  
Nazir Tabir  
I A Qureshi

## PALESTINE

7890 Palestine Bus Drivers' General Union Yousef Allan

## PANAMA

6373 Federación Industrial de Trabajadores del Transporte Terrestre, Aéreos, Marítimos, Portuarios y Similares (FITTAMP) Luis Amaya  
Roy Marquez

## PARAGUAY

6424 Unión de Sindicatos de Trabajadores del Transporte (USTT) Roberto Medina Gimenez

## PERU

6520 Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios, Fluviales y Lacustres del Perú Victor Briceño Miranda

6523 Sindicato de Trabajadores Tripulantes de Naviera Humboldt SA (SITTRINHSA) Eber Simeon Miranda

6525 Sindicato Peruano Unico de Marineros Mercantes en Naves Extranjeras y Similares (SINES-PERU) Lorenzo Flores Cotrina

## PHILIPPINES

8402 Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) Greg Oca  
José Lamug

8403 Port Workers' Union of the Philippines (PWUP) Conrad Oca

8404 Bagong Kapisanan Ng Mga Manggagawa Sa PNR Edgar P Bilayan

8405 Philippine Seafarers' Union PSU (ALU-TUCP) Ricardo I Patalinjug

## POLAND

9721 National Maritime Section NSZZ "Solidarnosc" Janusz Maciejewicz  
Jacek Cegielski  
Andrzej Kosciak  
Tadeusz Rutkowski  
Janusz Detmer

9722 Związek Zawodowy Polskich Oficerów i Marynarzy (Polish Seafarers' Union) (PSU) Andrzej Wójcik

9724 National Section of Port Workers NSZZ "Solidarnosc" Maik Ludwik

9725 Federation of Trade Unions of Seamen and Deep Sea Fishermen Krzysztof Rostkowski  
Jacek Dubinski

## PORTUGAL

9740 Federação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores Portuários Antonio Mariano

9741 Sindicato da Mestranga e Marinhagem da Marinha Mercante e Fogueiros de Terra (SITEMAQ) Alexandre Delgado

9742 Federação dos Sindicatos do Mar (FSM) Eduardo Chagas

9743 Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial José Duarte  
Urbano Peixoto

9744 Sindicato Nacional do Pessoal de Vôo da Aviação Civil (SNPVAC) Aquino Noronha

9745 Sindicato dos Oficiais e Engenheiros Maquinistas da Marinha Mercante (SOEMMM) Rogerio Pinto

9747 Sindicato da Mestranga e Marinhagem de Câmaras da Marinha Mercante Tiago Gouveia Cardoso

9748 Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves (SITEMA) António Cuco

9753 Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante (SINCOMAR) José Manuel Morais Teixeira  
José Luis Pereira Forte

9756 Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM) João de Deus Gomes Pires

## ROMANIA

- 9770 Romanian Seafarers' Free Union  
Adrian Mihalcioiu  
Cornel Atanasiu
- 9771 National Union of Transport Workers' Federations and Trade Unions from Romania  
Octavian Bojan  
Stefan Frunza  
Cica Vicentiu  
Mihail Voicu  
Dimitriu Petrache  
Constantin Zarnescu  
George Lup
- 9772 Federatia Nationala a Sindicatelor Portuare  
Petre Costel  
Gheorghe Caraiani  
Catalin N Iorga
- 9773 Uniunea Sindicatelor Libere Metrou (Metro Workers' Free Trade Union Federation)  
Ion Radoi  
Cristina Pantelimon

## RUSSIA

- 9779 "New Russia" Marine Workers' Union  
Nikolai Eremenko  
Nikolai Popov
- 9781 Fishing Industry Workers' Union  
Viktor Zyrianov  
Alexandr Pervukhin  
Boris Alexeev  
Yuri Krishtal  
Vitaly Pushkarev  
Leonid Sustov  
Evgueni Terechchenko  
Pavel Glebov  
Vasily Nechaev
- 9782 Independent Trade Union of Railwaymen and Transport Construction Workers of Russia  
Ivan Shinkevitch  
Mikhail Lyakhov  
Eduard Orlov  
Juri Tarasov  
Nikolai Schaluchin  
Alexander Radionov  
Eduard Korolev
- 9783 Seafarers' Union of Russia  
Vladimir Shirochenkov  
Igor Pavlov  
Konstantin Krivenko  
Igor Kovalchuk  
Nikolai Soukhanov  
Alexander Bodnya  
Konstantin Makarov  
Vadim Ivanov
- 9784 Water Transport Workers' Union of Russia  
Gennadiy Starchenko  
Valentin Kepp

## SIERRA LEONE

- 7450 Sierra Leone National Seamen's Union  
Parker Kamara

## SINGAPORE

- 8452 Singapore Maritime Officers' Union (SMOU)  
Thomas Tay Jwee
- 8453 Singapore Organisation of Seamen (SOS)  
Leow Ching Chuan
- 8455 Port Officers' Union  
Tan Hoon Kiang

## SLOVAKIA

- 9760 Independent Trade Union of Public Road Transport in Slovakia  
Frantisek Kurej

## SLOVENIA

- 9785 Sindikat Strojvodij Slovenije (SSSLO)  
Slavko Kmetec  
Drago Torej
- 9786 Neodvisni Sindikat Vlakovisnih Odpravnikov Slovenije (Station Masters' Trade Union)  
Milan Mikl  
Zlatko Ratej
- 9787 Seamen's Union of Slovenia  
Branko Krznaric
- 9788 Sindikat Zeleznicarjev Slovenije  
Albert Pavlic  
Mojca Pavlic  
Berdajs Silvo

## SOUTH AFRICA

- 7501 Trawler and Line Fishermen's Union  
Veronica Bailey  
Patrick Adonis  
John Marais
- 7502 Transport and Allied Workers' Union of South Africa (TAWU)  
Meshak Ramela
- 7504 Transport and General Workers' Union (TGWU)  
Randall Howard  
Thulani Dlamini

## SPAIN

- 9790 Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones (FETT) - UGT  
Victoriano Sánchez  
José Javier Cubillo  
Miguel de Julián  
Manuel Taguas  
Jesus Garcia  
Manuel Segade
- 9791 Federación del Transporte de ELA-STV  
Juan Cruz Lopez Barrena  
Esteban Pereda
- 9792 Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de CC.OO. (FETCOMAR.CC.OO.)  
Julián Jimenez  
Eduardo Uribe  
Miguel Martin  
Pedro Muñoz  
Maria Antonia Martínez  
Susan Kramer  
Juan García  
Juan Antonio Olmos  
Josu Onaindi  
Juan Martinez

## SRI LANKA

- 8501 The Ceylon Mercantile, Industrial and General Workers' Union (CMU)  
Bala Tampoe

## SWEDEN

- 9840 SEKO Facket för Service och Kommunikation  
Tomas Abrahamsson  
Gunnar Erlandsson  
Peter Rundqvist  
Kjell Sevefjord  
Benny Olsson  
Lennart Johnsson  
Per Eriksson  
Borje Graf  
Sten Lonn
- 9842 Svenska Maskinbefälsförbundet  
Christer Themnér  
Michael Huss
- 9843 Sveriges Fartygsbefälsförening  
Christer Lindvall  
Tomas Sjöstedt  
Marie Halvdansson
- 9844 Svenska Transportarbetareförbundet (STF)  
Hans Wahlström  
Clas Linder  
Mälte Segerdahl  
Martin Viredius  
Roine Bengtsson
- 9845 Tjänstemannaförbundet (HTF)  
Holger Eriksson  
Sten Persson  
Ulla Gröntvedt  
Barbro Johansson
- 9846 Ledarna  
Lennart Andersson  
Hans Levin
- 9847 Svenska Kommunalarbetareförbundet  
Fred Andersson  
Gerd Nyberg  
Robert Westberg  
Anders Westin  
Annika Falk  
Olof Andersson  
Siv Liedholm  
Margareta Törn

## INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

## SWITZERLAND

- 9890 Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrs-  
personal-Verband (SEV) Ernst Leuenberger  
Heinz Fritschi  
Beat Borer  
Pietro Gianolli  
Christian Bigler
- 9891 Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport  
und Lebensmittel (VHTL) Hans Baumgartner  
Peter W Küng

## TAIWAN

- 8550 National Chinese Seamen's Union (NCSU) Hsieh Cheng Chuan  
Hong Dah Ih  
Kao Chi Fei
- 8552 Taipei Travel Labour Union Chau Ma

## THAILAND

- 8561 State Railway Thailand of State Enterprise  
Employees' Association (SRTSEA) Somsak Kosaisook

## TOGO

- 7551 Syndicat des Travailleurs des Compagnies  
de Navigation Maritimes, Aériennes et de  
Transit du Togo (STRANAVITTO) Akwei Adoté

## TRINIDAD

- 6661 Seamen and Waterfront Workers' Trade  
Union (SWWTU) Francis Mungroo  
Ross Alexander

## TURKEY

- 9940 Railway Workers' Trade Union of Turkey  
(DEMIRYOL-IS) Enver Toçoğlu  
Nurettin Girginer  
Cemal Gözükküçük  
Nurettin Öndes  
Çanan Koç  
N Pekkarpuş
- 9941 Turkish Civil Aviation Union (Hava-IS) Atılay Ayçin  
Mustafa Yagci  
Zeliha Balki  
Eigen Çeltüklü  
Gülseren Albatros
- 9942 Türkiye Denizciler Sendikası  
(Seafarers' Union of Turkey) Turhan Uzun  
Cemil Yeniay  
Engin Yazici
- 9943 National Port and Land Stevedores Union  
of Turkey (LIMAN-IS) Hasan Biber  
Raif Kiliç
- 9945 Birlesik Tasimacilik Çalisnarlari Sendikasi  
(BTS) (United Transport Workers' Union) Orhan Altug  
Ali İhsan Kapikiran

## TUVALU

- 8955 Tuvalu Overseas Seamen's Union (TOSU) Popu Fakamua

## UGANDA

- 7600 Amalgamated Transport and General  
Workers' Union Joseph K Katende

## UKRAINE

- 9950 Marine Transport Workers' Trade  
Union of Ukraine Vasily Zubkov  
Mychaylo Kireyev  
Oleg Shirokov  
Sergey Rozhkov  
Peter Golik

Serguei Selantiev  
Marina Koverzina  
Vladimir Beznisko  
Youry Lipsky  
Sergey Tolstov  
Mikhail Kouklin  
Oleg Cherkashin  
Nikolay Barsky  
Nikolay Chernichenko

- 9951 Ukraine Marine Trade Unions Federation Yevgenij Izotov  
Yevgenij Omelchuk  
Anatolij Boychuk  
Alexandr Mamytchodzin  
Alexandr Krivonos  
Elena Garenik
- 9952 Vil'na Profspilka Mashynistiv Ukrainy  
(VPMU) (Ukrainian Free Trade Union of  
Locomotive Engineers) Semen Karikov  
Anatoloy Vsaty

## UNITED STATES OF AMERICA

- 6950 International Organisation of Masters,  
Mates and Pilots (IOMMP) Tim Brown  
Pat King
- 6951 American Radio Association, ILA AFL-CIO William Steinberg
- 6954 International Association of Machinists  
and Aerospace Workers (IAM) William L Scheri  
James R Sprang  
Marvin Sandrin  
William O'Driscoll  
Joseph Guerrieri Jr  
John Fay
- 6957 Seafarers' International Union of  
North America (SIU) John Bowers  
Albert Cernadas  
Robert E Gleason  
Richard P Hughes  
Frank Lonardo  
Gerald Owens  
Thomas W Gleason
- 6958 International Longshoremen's Association  
(ILA) AFL-CIO Paul Krupa  
Tom Skowronski
- 6959 National Marine Engineers' Beneficial  
Association (NMEBA) Robert A Scardelletti  
Howard W Randolph Jnr  
Richard Torres
- 6964 Association of Flight Attendants Patricia A Friend
- 6967 District No.4 - NMU/MEBA Rene Lioeanjie  
Kathleen Hunt  
Robert Parise  
Rodger Korner  
Talmage Simpkins
- 6969 International Brotherhood of Teamsters,  
AFL-CIO (IBT) Andy Banks
- 6970 American Maritime Officers (AMO) Michael McKay

## VANUATU

- 8960 Nasonal Union blong ol Leba Ephraim Kalsaku

## ZAÏRE

- 7620 Fédération Nationale des Travailleurs  
du Transport Anastasie Rugemaninzi  
Kadjuru
- 7621 Syndicat des Travailleurs des  
Ports Maritimes J Pascal Motyngea Bothola  
Basila Isambakele
- 7622 Syndicat National des Agents du  
Groupe Onatra (SYNAGON) Steve Mabaliki

## ZIMBABWE

- 7651 Zimbabwe Amalgamated Railwaymen's  
Union (ZARU) E Mdlongwa

