

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)

Erste internationale Konferenzen der Seeleute und Hafentarbeiter fanden 1896 und 1897 in London statt; die 1896 in England von Havelock Wilson gegründete International Federation of Ship, Dock and River Workers wurde trotz ihres Namens erst 1897 bzw. 1898 durch den Anschluss der schwedischen und norwegischen Seeleutegewerkschaften zu einer internationalen Organisation. Auf ihrem Kongress 1898 nahm sie den Namen Internationale Transportarbeiterföderation an und setzte sich das Ziel, alle Transportarbeiter, ob Seeleute, Hafentarbeiter, Eisenbahner, Straßenbahner, Fuhrleute oder andere, international zusammenzufassen. Kurz nach der Gründung zogen sich die deutschen Seeleute aber wieder von der ITF zurück, und die britischen Gewerkschaften konzentrierten sich ganz auf den Aufbau einer nationalen Transportarbeiterorganisation. Erst der Pariser Kongress der ITF vom September 1900 „sollte die Internationale aus ihrem Tief herausholen“;¹ es dauerte allerdings noch mehrere Jahre, bis sich eine internationale Struktur herausbildete, ein vom Kongress gewählter Internationaler Sekretär für 1900 vorgesehen war und ein 1902 eingerichteter, nach Regionen zusammengesetzter Zentralrat seine Arbeit aufnahm. Noch länger dauerte es, bis sich so viel Zusammenhalt in der Organisation herausbildete, dass Beschlüsse auch umgesetzt und Beiträge bezahlt wurden. Der erste Sekretär der ITF, Tom Chambers, trat deswegen schon 1903 zurück und stürzte die Organisation in eine neue Krise. Auf dem Amsterdamer Kongress, 1904, wurde wieder einmal der Neuanfang proklamiert, der Sitz nach Hamburg verlegt und eine Statutenänderung vorgenommen, wonach der fünfköpfige Zentralrat von der Organisationsleitung des Landes ernannt wurde, in dem die ITF ihren Sitz hatte, von Deutschland eben. In der Folgezeit führte dies zu nicht enden wollenden Klagen, die ITF werde von den Deutschen beherrscht. Neuer Sekretär wurde Hermann Jochade, gleichzeitig Vorsitzender des Deutschen Eisenbahnverbandes. Vorsitzender einer nationalen Gewerkschaft und Sekretär des entsprechenden internationalen Branchenverbandes zu sein, war damals durchaus üblich. Mit der Herausgabe des „Korrespondenzblattes“, Dezember 1904, und dem Beitritt der amerikanischen ILA, 1905, konnte Jochade erste Erfolge verbuchen, musste aber auch den zeitweiligen Rückzug der britischen Gewerkschaften aus der ITF erleben. Der Versuch, den Arbeitskampf im Hamburger Hafen, März 1907, mit einer internationalen Solidaritätsaktion zu begleiten, scheiterte noch kläglich, vor allem am Export von Streikbrechern aus Großbritannien, in der Folgezeit aber wurde Jochade nun immer öfter bei Streiks im Ausland, in Belgien zum Beispiel, als Ratgeber zu Hilfe gerufen, was der ITF langsam einen Ruf verschaffte. Als im Juni 1911 in den britischen Häfen, in Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam „die erste international koordinierte Streikbewegung in der Gewerkschaftsgeschichte“² begann, war Jochade wieder der Ansprechpartner für alle streikenden Verbände. Die Streiks endeten fast überall günstig, auch wenn in den Niederlanden nur kleine Erfolge erzielt werden konnten. Nach Abschluss der Kämpfe hielt Jochade, der in der Zwischenzeit passabel Englisch gelernt hatte, sich noch sieben Wochen in Großbritannien auf, um ein besseres Verhältnis zu den britischen Kollegen herzustellen. Die ITF organisierte auch in der Folgezeit finanzielle oder sonstige Hilfe bei Streiks, was, auch wenn die Streiks verloren gingen wie der Londoner Hafentarbeiterstreik 1912, der um die Kontrolle des Arbeitsmarktes im Hafen ging, ihr Ansehen erhöhte.

1912 hatte die ITF schon 700.000 Mitglieder; alle Arbeiten, von den Übersetzungen abgesehen, mussten aber von Jochade selbst erledigt werden. Er konzentrierte sich auf die Durchsetzung einer internationalen Kontrollkarte für gewerkschaftlich organisierte Seeleute, die den Übertritt

1 Simon: ITF, S. 164.

2 Simon: ITF, S. 241.

von einer Organisation zur anderen erleichtern und Schutz in allen unverschuldeten Notsituationen gewährleisten sollte. Deren Einführung war vom Seemannsbeirat der ITF am 10./11.4.1912 beschlossen worden, scheiterte aber schließlich daran, dass sich nicht alle Mitgliedsorganisationen gleichermaßen für die Umsetzung des Beschlusses engagierten. Auch seine Versuche die zahlreichen miteinander konkurrierenden britischen Gewerkschaften zur Fusion und Gründung einer Transportarbeitergewerkschaft zu drängen, blieben ohne Ergebnis. Am 1.7.1913 zählte die ITF schon 50 Mitgliedsorganisationen und 881.950 Mitglieder in 18 Ländern, im Juli 1914 überschritt sie die Millionengrenze. Die Geschicke der Organisation wurden weitgehend vom allein aus deutschen Mitgliedern besetzten Zentralrat bestimmt, was auf den Kongressen immer wieder zur Kritik führte, ohne dass es noch zu einer durchgreifenden Reform der Organisation kam. Die für August 1914 in Wien geplante Konferenz zur Reorganisation der ITF konnte wegen des Ersten Weltkrieges nicht mehr stattfinden.

Für den Zentralrat kam der Krieg wie ein „Dieb in der Nacht“. Hermann Jochade, Sekretär der ITF, glaubte, der Krieg sei Deutschland aufgezwungen worden. „Wir haben unser Land und unsere Kultur gegen den Blutzaren und seine Mordbanden sowie die afrikanischen Horden zu verteidigen“, schrieb er im September 1914.³ Paul Müller, hauptamtliches Vorstandsmitglied im Deutschen Transportarbeiterverband, wollte die deutsche Flagge auf ewig über dem belgischen Antwerpen sehen. Allein der Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter mahnte in seiner Zeitung „Gewerkschaft“, sich nicht mit den „hurra-brüllenden Radaubrüdern“ gemein zu machen.⁴

Büro und Zentralrat der ITF blieben während der Kriegszeit in Berlin, konnten ihrer Aufgabe aber nicht mehr nachkommen. Post- und Telegraphenverbindungen rissen ab, der Wochenbericht der ITF erschien mangels Nachrichten nur noch in großen Intervallen. „Seit der Mobilmachung ruht unser Betrieb vollständig“, musste Hermann Jochade im September 1914 zugeben, sperrte sich aber, als im November 1914 der niederländische Gewerkschafter Oudegeest mit dem Vorschlag in Berlin erschien, für die Dauer des Krieges ein provisorisches Korrespondenzbüro in Amsterdam zu errichten.⁵ Immerhin wurde Oudegeest zum Verbindungsmann für die kriegsführenden Länder eingesetzt, ihm zur Seite stand Edo Fimmen.

Die Initiative zur Neugründung der ITF nach Kriegsende ging vom Schweden Charles Lindley und dem Niederländer Bräutigam aus. Robert Williams von der National Transportworkers Federation lehnte jedes Treffen mit den Deutschen zunächst rundheraus ab, ließ sich dann aber doch von Lindley umstimmen. Die Leitung der neuen Internationale dürfe aber nicht mehr von einer Nation beherrscht werden, war seine Bedingung. Gewerkschaften aus fünf Ländern (Deutschland, Belgien, Großbritannien, Niederländisch – Indien und den Niederlanden) waren auf der Amsterdamer Konferenz vom 22.4.1919 vertreten, von der die Neugründung der ITF ausging. Die erste Begegnung zwischen deutschen und britischen Delegierten nach vier Jahren Krieg war bewegend herzlich, mit einem einfachen „How do you do“ gingen die Briten auf die Deutschen zu, als hätten sie erst gestern voneinander Abschied genommen und nicht vier Jahre einander in feindlichen Lagern gegenüber gestanden. Dennoch mussten sich die Deutschen beißende Kritik an ihrem Verhalten während der Kriegszeit anhören, insbesondere, dass sie den uneingeschränkten U-Boot-Krieg der deutschen Führung nicht kritisiert hatten. Die Konferenz

3 Jochade an Lattmann, 18.9.1914, AdsD, Bestand ITF, Mappe 4.

4 Walter Nachtmann: 100 Jahre ÖTV. Die Geschichte einer Gewerkschaft und ihrer Vorläuferorganisationen. Frankfurt a.M. 1996, S. 147f.

5 Jochade an Forstner, 9.9.1914, AdsD, Bestand ITF, Mappe 4; Willy Buschak: Edo Fimmen. Der schöne Traum von Europa und die Globalisierung. Essen 2002, S. 21.

beschloss, die ITF wiederzuerrichten und den Sitz von Berlin nach Amsterdam zu verlegen. Ein Dringlichkeitsausschuss wurde gebildet, der den Statutenentwurf von 1914 überarbeiten sollte, der Kongress zur definitiven Neugründung der ITF trat nach einigem Hin und Her dann vom 15.-19.3.1920 in Christiania (dem heutigen Oslo) zusammen. Auch die russischen Gewerkschaften hatte man eingeladen, sie konnten aber nicht mehr rechtzeitig vor Ende des Kongresses eintreffen.

Die ersten vier Jahre nach der Gründung war die ITF in Amsterdam Untermieter, zunächst beim NVV in der Reguliersgracht 80, dann in der Alberdijnck Thymstraat 30. Als der IGB 1923 aus der Vondelstraat 61 in ein größeres Gebäude umzog, konnte die ITF das frühere Haus des IGB übernehmen, wo sie bis zum September 1939 bleiben sollte. Der Monatsbeitrag zur ITF wurde bei der Neugründung auf 6 niederländische Cent pro Mitglied festgelegt, aber in der Währung des eigenen Landes bezahlt. Umgerechnet wurde auf der Grundlage des Vorkriegswährungsstandes, bezahlt aber in Nachkriegswährung. Die Folge war ein finanzielles Desaster. Die starke Inflation in Mitteleuropa riss Riesenlöcher in die Kasse der ITF. Das vom Wiener Kongress, 1922, eingeführte neue Beitragssystem, jede Organisation sollte 10% des durchschnittlichen Stundenlohns zahlen, war in der Praxis undurchführbar. Das Sekretariat war mit den entsprechenden Ermittlungen hoffnungslos überlastet, sang- und klanglos kehrte man zum alten System, 6 niederländische Cent pro Mitglied, zurück. Mit der Währungsstabilisierung in Deutschland kehrten auch für die ITF stabilere Verhältnisse ein. Mitten während der Wirtschaftskrise, auf dem Prager Kongress 1931, beschloss man, den Beitrag von 6 auf 8 Cent zu erhöhen. Die ITF hatte damit deutlich höhere Beiträge als andere internationale Gewerkschaftsorganisationen. 1933 stand die ITF vor einer dramatischen Situation. Finanziell drohte nach dem Zusammenbruch der deutschen Gewerkschaften 1933 und der Zerschlagung der österreichischen Arbeiterbewegung 1934 die Katastrophe. Die Einnahmen der ITF sackten dramatisch ab: von 167.737 niederländischen Gulden im Jahre 1931 auf 146.537 Gulden im Jahre 1933 und fielen bis 1937 noch einmal auf 132.259 Gulden. Mit schmerzhaften Einsparungen wurde das Budget wieder ins Lot gebracht: Das zweimal im Monat erscheinende Mitteilungsblatt der ITF wurde eingestellt, Kongressprotokolle und Rechenschaftsberichte nicht mehr gedruckt, alle sonstigen Publikationen, „Faschismus“ z.B. oder die „Presseberichte“ auf billigem Papier hektographiert. Die Angestellten der ITF erklärten sich mit einem Lohnabbau einverstanden, der je nach Höhe des Gehalts zwischen 6 und 15% lag. Trotz aller weiteren Rückschläge (Verlust der tschechischen Mitgliedsorganisationen 1938 und der spanischen 1939) schaffte es Edo Fimmen, die ITF aktionsfähig zu halten.

Die Organisation der ITF bestand aus dem Internationalen Kongress, dem Generalrat, dem Exekutivkomitee, dem Holländischen Büro oder Präsidium und dem Sekretariat. Der Internationale Kongress tagte alle zwei Jahre, der Generalrat mindestens einmal, das Exekutivkomitee mindestens zweimal und das Präsidium achtmal pro Jahr. Das Sekretariat kam jede Woche zusammen. Der vom Kongress gewählte Generalrat der ITF bestand aus zehn Mitgliedern, die Gewerkschaften der beiden großen Länder Großbritannien und Deutschland hatten je zwei Vertreter, die übrigen Länder waren in Gruppen zusammengefasst. Der Generalrat entschied alle Angelegenheiten zwischen den Kongressen und wählte aus seiner Mitte das fünfköpfige Exekutivkomitee, das Berichte des Sekretariates entgegennahm. Das Holländische Büro oder Präsidium bestand aus zwei von den niederländischen Gewerkschaften bestellten Mitgliedern und Stellvertretern. Es hatte nur eine Aufgabe: tägliche Überwachung der Geschäftsführung des Sekretariats. Das Sekretariat der ITF berichtete an alle soeben genannten Instanzen, gewann im Verlauf der zwanziger und dreißiger Jahre immer mehr Freiraum, vor allem dank der überschäumenden Energie des Generalsekretärs Fimmen, wurde aber erst mit dem Kongress

1930 als selbständige Institution in die Statuten aufgenommen. Danach bestand das Sekretariat aus dem Generalsekretär und seinem Stellvertreter, die beide vom Kongress gewählt wurden, sowie den mit der Leitung von Sektionen (Eisenbahner, Seeleute, Lufttransport usw.) betrauten Sekretären, die vom Generalrat gewählt wurden. Kongresse der ITF dauerten mindestens fünf Tage und drehten sich meistens um ein fachspezifisches und ein politisches Thema: 1928 z.B. hielt der Stellvertretende Generalsekretär Nathan Nathans einen Vortrag über die Entwicklung der neuesten Verkehrsmittel, und Edo Fimmen sprach über Weltkapitalismus und Weltinternationale. Die ersten Kongresse der ITF waren allgemeine Versammlungen, in denen alle Delegierten über sämtliche Angelegenheiten berieten. Schon 1921 wurden Branchenkongresse eingeführt, um sicherzustellen, dass die besonderen Interessen der Berufsgruppen gewahrt wurden, zunächst für Eisenbahner und Straßenbahner, Seeleute und Docker sowie Straßentransportarbeiter. Zunächst wurden die Branchenkongresse vor dem allgemeinen Kongress abgehalten, später wurde ein Tag des Kongresses für Branchenkongresse reserviert.

Die ersten beiden Jahre nach ihrer Neugründung verfügte die ITF weder über ein eigenes Büro noch über eigene Angestellte. Sie konnte auch nur überleben, weil sie fast keine Ausgaben hatte. Der Generalsekretär war gleichzeitig Sekretär des IGB und wurde dort bezahlt; auf seine Bitten verrichtete das Personal des IGB auch andere unentgeltliche Arbeiten für die ITF. Erst 1921 hatte sich deren finanzielle Lage soweit konsolidiert, dass der Exekutivausschuss beschloss, Büroräume anzumieten und das erste Personal einzustellen. 1922 fing Nathan Nathans als Zweiter Sekretär bei der ITF an. Der Generalsekretär Fimmen war als IGB-Sekretär oft auf Reisen, und man brauchte dringend jemand, der seine ganze Kraft der ITF widmete. Als Fimmen 1923 beim IGB sein Amt niederlegte und sich ganz in den Dienst der ITF stellte, nahm er seinen Kassierer und technischen Leiter, Jacobus Oldenbroek, mit. Das Sekretariat der ITF wurde nun Zug um Zug ausgebaut und zum beneideten Vorbild vieler internationaler Gewerkschaftsorganisationen: Angestellte für die verschiedenen Branchen, eine Organisations-, sowie eine Dokumentationsabteilung und eine eigene Übersetzungsabteilung (die ITF arbeitete in der Zwischenkriegszeit in neun Sprachen, darunter Esperanto). Im Sekretariat war der Generalsekretär Edo Fimmen der unumstrittene Patron, der entschied, Aufgaben zuwies, deren Ausführung kontrollierte. Ein Team war das Sekretariat der ITF nicht, wie Fimmen rückblickend bedauerte: „Die Geschäfte waren für mich immer so dringend, dass es einfacher war, mich auf meine eigene Erfahrung zu verlassen, anstatt euch zu einer Sitzung zusammen zu holen und allen Freunden zuzuhören. Hätte ich es getan, hätte ich nicht nur Fehler vermieden, sondern euch auch zur Zusammenarbeit gezwungen.“⁶

Edo Fimmen sah vor allem die folgenden Aufgaben für die ITF: Sie sollte eine „Quelle bestmöglicher Aufklärung“ über die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Verkehrswesen sein, den Mitgliedsorganisationen dabei helfen, die Lebensbedingungen ihrer Mitglieder auf den höchsten internationalen Stand zu bringen, die internationale Sozialgesetzgebung fördern und ein internationales Mitspracherecht der Gewerkschaften fordern.⁷ Die ITF sollte sich auf überseeische Gebiete ausdehnen und aus dem engen auf Europa fixierten Rahmen der Gewerkschaftsbewegung ausbrechen.

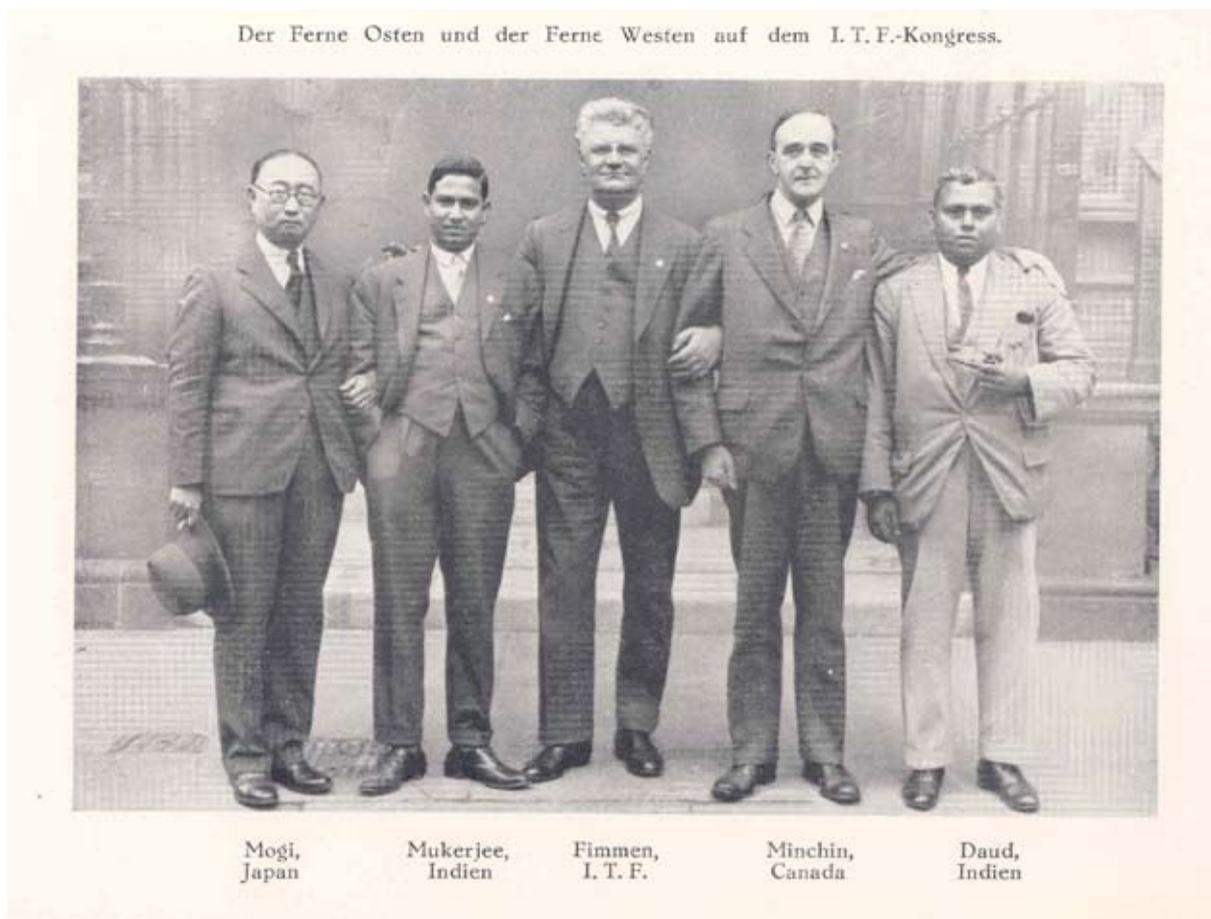
Der Alltag in der ITF war von all den Mühseligkeiten bestimmt, wie sie für Arbeiterorganisationen in der Zwischenkriegszeit charakteristisch waren. Dass Briefe und Anfragen nicht beant-

6 Fimmen an Tofahrn, 16.7.1942, MRC Tofahrn papers 238/9/1.

7 Geschäfts- und Kassenbericht der ITF für die Jahre 1935, 1936 und 1937. Amsterdam 1938. MRC ITF papers 159/1/1/72.

wortet wurden, die Mitgliedsorganisationen sich in keiner Weise mit dem Sekretariat absprachen, auf den Kongressen zwar beschlossen wurde, das Sekretariat solle Übersichten über die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter erstellen, die dazu nötigen Rundfragen aber nicht beantwortet wurden, war gang und gäbe. 1924 verkündete Fimmen dennoch stolz, die ITF habe die ersten Schritte auf dem Weg zum gemeinsamen internationalen Kampf gemacht. Dieser gemeinsame internationale Kampf konnte verschiedene Formen annehmen. In den meisten Fällen organisierte die ITF finanzielle Unterstützung, warnte vor dem Zuzug von Streikbrechern und informierte die Öffentlichkeit. Ein Höhepunkt internationaler Aktionen in der Frühzeit der ITF waren die Solidaritätsmaßnahmen für den britischen Generalstreik 1926. Das Sekretariat der ITF stand während des Generalstreiks in dauernder Verbindung mit den angeschlossenen Organisationen, täglich wurden Sonderberichte verschickt, über Radio Hilversum informiert; die Berichterstattung der Organisationen an die ITF, vor allem aus Großbritannien selbst, ließ aber mehr als zu wünschen übrig. Der Transport von Steinkohle nach England wurde zumindest ernsthaft behindert und, auf Wunsch der britischen Gewerkschaften, auch die Lebensmitteltransporte. Dass die britische Seeleutegewerkschaft sich von Anfang an nicht am Streik beteiligte, war die Achillesferse der Solidarität, ebenso wie die schlechten Organisationsverhältnisse im Rotterdamer Hafen, wo die über den Rhein verschifft Kohle umgeladen werden musste. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre verschob sich das Schwergewicht der Aktivitäten der ITF mehr und mehr hin zur Internationalen Arbeitsorganisation. Fimmen wusste, wie wichtig internationale Sozialgesetzgebung war, um die Arbeitsbedingungen der gesamten Arbeiterschaft zu verbessern. Arbeitsverträge und Repatriierung von Seeleuten, Schutz vor Unfallgefahren im Transportgewerbe, das Heben und Tragen schwerer Lasten waren Themen, die die ITF im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation vorbrachte. Bemerkenswert war die Professionalität, mit der sie auftrat: sorgfältige Vorbereitung, diszipliniertes, abgesprochenes Vorgehen ihrer Delegierten, begleitende Ausstellungen, und natürlich fuhr der Generalsekretär selbst zu den internationalen Arbeitskonferenzen und Tagungen.

Die Erweiterung der ITF über Europa hinaus stand seit ihrer Neugründung auf der Tagesordnung. Der Generalrat der ITF holte sich vom Wiener Kongress, 1922, die Ermächtigung, eine Delegation nach Amerika und Australien zu schicken. Daraus wurde aber nichts, und der erste Kontakt mit Gewerkschaftern außerhalb Europas kam 1924 zustande, Vertreter des japanischen Seeleuteverbandes besuchten den ITF-Kongress in Hamburg. 1926 reiste der Generalsekretär mit seinem französischen Kollegen Vignaud durch die Hafenstädte Nordafrikas und nahm Kontakt mit den autonomen, keinem französischen Dachverband angeschlossenen Gewerkschaften auf, die die italienischen und marokkanischen Dockarbeiter organisierten. Der Kongress 1928 diskutierte in außergewöhnlich helllichtiger Weise die wachsende Tendenz zur Produktionsverlagerung in die kolonialen und halbkolonialen Länder, den Umbau der Organisation zu fünf Regionen (Europa, Süd- und Mittelamerika, Australien, Ferner Osten, Naher Osten und Nordafrika) und unternahm somit den ersten praktischen Schritt zur Ausdehnung der ITF über Europa hinaus. 1929 trat die japanische Seeleutegewerkschaft der ITF bei, 1931 reiste Fimmen selbst nach Japan und von dort aus weiter nach Shanghai. Die unmittelbaren praktischen Auswirkungen waren gering, der japanische Seeleuteverband trat 1937 wieder aus der ITF aus, im gleichen Jahr wurden drei der vier indischen Seeleuteverbände wieder aus den Mitgliedsverbänden gestrichen, da sie keine Beiträge gezahlt hatten und kein Kontakt mehr zu ihnen bestand. Es blieb einzig der Seeleuteverband Bombay. Ebenso schwierig war der Versuch, die ITF nach Lateinamerika auszudehnen, obwohl sich schon 1923 eine Eisenbahner- und eine Seeleutegewerkschaft aus Argentinien der ITF anschlossen. Weiter kam man nicht, obwohl Fimmen 1925 nach Mexiko reiste; die Eisenbahner- und Transportarbeitergewerkschaften erklärten ihm, aus Rücksicht auf die politische Stimmung unter ihren Mitgliedern wollten sie sich keiner internati-



Aus: *International Transport Workers' Federation: Geschäfts- und Kassenbericht / Internationale Transportarbeiter-Föderation - Wien : Thalia, 1930/31 (1932).* - S. 122 f.

onalen Richtung anschließen, weder dem IGB bzw. der ITF, noch der Kommunistischen Roten Gewerkschaftsinternationale. 1938 war Fimmen erneut in Mexiko; sein Vorschlag, ein latein-amerikanisches Zweigsekretariat der ITF zu errichten, wurde mit Begeisterung aufgenommen, wegen des Zweiten Weltkrieges aber nicht mehr verwirklicht. 1928 gehörten der ITF zehn Verbände außerhalb Europas an, 1930 waren es 22, das entsprach ungefähr 8% der Mitgliedschaft. In den dreißiger Jahren ging die Zahl wieder nach unten, und Fimmen, der noch auf dem Kongress 1928 stolz verkündet hatte, der ITF sei es gelungen, die Kluft zwischen den Rassen zu überbrücken, musste 1937 bekennen, dass er gar nicht zufrieden war mit dem Ergebnis all seiner Bemühungen, die ITF außerhalb Europas bekannt zu machen.

Wie kaum eine andere Organisation der Arbeiterbewegung in der Zwischenkriegszeit hat sich die ITF durch internationale Aktionen, gegen den Faschismus, die Kriegsgefahr, die Unterdrückung von Gewerkschaften ausgezeichnet, was vor allem ihrem energischen Generalsekretär, Edo Fimmen, zu verdanken war, der in seiner Organisation bisweilen heftige Debatten provozierte, manchmal Federn lassen musste, sich aber immer behaupten konnte. Die Transportarbeitergewerkschaften trugen die Hauptlast des vom IGB am 20. Juni 1920 verhängten Boykotts über Horthy-Ungarn, in dem Gewerkschaften rücksichtslos unterdrückt wurden. Der Boykott war ein deutlicher Misserfolg, abgesehen von Österreich wurde er von den Gewerkschaften in den Nachbarländern Ungarns nur unzureichend befolgt, Teile der ungarischen Arbeiterbewegung lehnten den Boykott ab, und Österreich wurde von ungarischen Gegenmaßnahmen hart getroffen. Als Beginn einer neuen Phase in der Entwicklung der internationalen Arbeiterbewegung wurde der Boykott noch 1920 ausgegeben, die Arbeiterorganisationen schienen als ei-

genständiger Machtfaktor in Erscheinung zu treten. Tatsächlich, so Edo Fimmen rückblickend 1923, wurde der Boykott durch technische Fehler gehemmt und konnte noch nicht einmal als halber Erfolg verbucht werden. Das Regime Horthy änderte seine Haltung nicht, am 8.8.1920 wurde der Boykott offiziell eingestellt.

Im russisch-polnischen Krieg von 1920 rief auch die ITF zum Boykott der Munitionstransporte nach Polen auf. Die polnische Armee erschien auch der ITF als „Speerspitze der Heiligen Allianz“ gegen Sowjetrussland. Für die Argumente der polnischen Gewerkschaften, die allen Versicherungen der russischen Regierung, die polnische Unabhängigkeit nicht antasten zu wollen, keinen Glauben schenkten und dazu auch guten Grund hatten, brachten bemerkenswerter Weise weder die ITF noch der IGB Verständnis auf. Tatsächlich wurde der Transport von Kriegsmaterial nur in wenigen Fällen verhindert. Die praktische Bedeutung des Boykottaufrufs war gering.

Im März 1923 wandte sich der Generalrat der ITF an die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute Europas. Die Lage an der russisch-polnischen Grenze sei bedrohlich, erneut zeichne sich die Gefahr eines Weltkrieges ab. Der Transport von Kriegsmaterial sollte streng überwacht werden. Edo Fimmen nahm in der ersten Jahreshälfte 1923 heimlich Kontakt zu Vertretern russischer Gewerkschaften im mitteleuropäischen Büro der Komintern in Berlin auf. Ergebnis der Kontakte war eine gemeinsame Konferenz russischer Gewerkschaften und der ITF, die am 23./24.5.1923 in Berlin tagte. Die Konferenz rief dazu auf, die Einheit der Transportarbeiter in allen Ländern herbeizuführen und beschloss, ein paritätisches internationales Aktionskomitee zu gründen, um „den Kampf der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder und Richtungen gegen Militarismus, Kriegsgefahr und Faschismus zu propagieren, zu organisieren und durchzuführen“.⁸ Am Rande der Konferenz traf sich Edo Fimmen auch mit Karl Radek, beide sprachen über die „Möglichkeit und Nützlichkeit einer Konzentrierung der proletarischen Kräfte“.⁹ Die Umsetzung der Beschlüsse der Konferenz scheiterte am plumpen Vorgehen des RGI-Vorsitzenden Lozovsky, der im Nachhinein behauptete, es habe sich um ein offizielles Treffen zwischen ITF und Roter Gewerkschafts-Internationale gehandelt, aber auch eine Mehrheit der ITF hatte erhebliche Zweifel an der Bereitschaft der russischen Gewerkschaften zur internationalen Einheit und sah ohnehin keinen Sinn in eigenständigen Initiativen der ITF ohne den IGB. Edo Fimmen war zutiefst davon überzeugt, dass auch die russischen Gewerkschaften die Einheit wollten, der Kampf zwischen Amsterdam und Moskau müsse so gelöst werden, dass es weder Sieger noch Besiegte gebe. „Unsere Internationale“, glaubte er, „wird erst dann eine wirkliche internationale Organisation sein, wenn die Russen mit ihren Tugenden und Fehlern einen Platz in unserer Internationale einnehmen.“¹⁰ Innerhalb der ITF war Fimmens Meinung freilich sehr umstritten. Mit seinem Vorschlag, die russischen Kollegen zu einer Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF am 30.6./1.7.1925 einzuladen, holte er sich ebenso eine Abfuhr wie mit der Idee, die Russen zum ITF-Kongress 1926 einzuladen. Die fortgesetzten Angriffe der Roten Gewerkschafts-Internationale auf den IGB und mehr und mehr auch auf die ITF, die Gründung von „roten Transportarbeiterorganisationen“ in Abspaltung von Mitgliedsgewerkschaften der ITF, schließlich die vernichtenden Erfahrungen der IUL mit einer zeitweiligen Mitgliedschaft der russischen Gewerkschaften führten dazu, dass sich der Wind in der ITF endgültig drehte. Dem Luxemburger Kongress der ITF, 1938, lag zwar noch ein französischer Antrag vor, die russischen Gewerkschaften in die ITF aufzunehmen, der aber nach einer dra-

8 „Rote Fahne“, 27.5.1923.

9 Edo Fimmen an Karl Radek, 15.6.1923, MRC ITF papers 159/6/2.

10 ITF: Bericht über den internationalen Transportarbeiterkongress 1926, S. 57.

matischen Intervention Charles Lindleys vom Tisch war: „Man wird Vergleiche anstellen zwischen dem Faschismus und Russland und geltend machen, dass zwischen beiden gar kein großer Unterschied bestünde und wir im Grunde für die Diktatur seien.“¹¹

Fimmen hat nie eine Faschismusanalyse entwickelt, war aber einer der allerersten, die erkannten, welche Gefahr der Faschismus darstellte. Schon 1923, ein Jahr nach der Machtergreifung Mussolinis, reiste Giuseppe Sardelli, früherer Sekretär der italienischen Straßenbahnergewerkschaft, im Auftrag der ITF durch Italien, um Kontakte zu knüpfen, zwei Jahre später, mit dem gleichen Auftrag, Fimmens Stellvertreter Nathans. Ein illegales Netz wurde geknüpft, dem Anfang der dreißiger Jahre mehrere Hundert Mitglieder angehörten. Auch mit spektakulären Aktionen machte die ITF auf sich aufmerksam: Von einem Flugzeug aus wurden 1931 100.000 Exemplare eines Manifests an die Transportarbeiter über Norditalien abgeworfen.

Ihre deutschen Mitgliedsorganisationen drängte die ITF schon seit 1930 vergeblich, Vorbereitungen auf die Illegalität zu treffen. Nach der Zerschlagung der deutschen Gewerkschaften beschloss die ITF noch im Juni 1933, Widerstand gegen den Nationalsozialismus finanziell und organisatorisch zu unterstützen. Edo Fimmen selbst reiste an die Saar, die 1933 noch unter Völkerbundsverwaltung stand, traf sich mit Funktionären der Eisenbahner und des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes; erste Flugblätter wurden nach Deutschland geschmuggelt. Im September 1933 war der ITF-Kassierer und Organisationsleiter Jacobus Oldenbroek in Deutschland unterwegs, um sich ein Bild zu machen, mit wem man noch zusammenarbeiten konnte. Aus diesen und anderen ersten Kontakten, auf eigene Initiative kam der frühere Organisationsleiter des Eisenbahnerverbandes, Hans Jahn, nach Amsterdam, entstand schließlich ein ausgedehntes Netz illegaler Kontakte unter Eisenbahnern vor allem in West- und Norddeutschland, sowie Seeleuten an der Ost- und Nordseeküste, dessen Reichweite freilich umstritten ist, die Schätzungen reichen von mehreren Hundert bis zu weit über 1.000 Vertrauensleuten. Der Gestapo gelang es nach der von der ITF im dänischen Roskilde im April 1935 organisierten Konferenz ihrer wichtigsten Vertrauensleute, große Teile des Netzes aufzurollen, bis auf die westdeutsche Eisenbahnergruppe, die sich aus Vorsicht nicht an der Konferenz beteiligt hatte und sich in der Folgezeit im Raum Aachen-Köln-Koblenz-Krefeld-Wuppertal-Dortmund-Duisburg etablierte. Fimmen traf sich 1936 regelmäßig einmal im Monat mit seinen westdeutschen Vertrauensleuten, deren Arbeit, wie die gesamte illegale Arbeit in Deutschland, aus Spenden der Mitgliedsorganisationen der ITF finanziert wurde. Als die Gruppe dazu überging, illegale Schriften zu verteilen, konnte die Gestapo ihr Netzwerk aufrollen. Widerstand unter den Eisenbahnern in Süddeutschland ist vor allem mit dem Namen Karl Molt, dem früheren Stuttgarter Bezirksleiter des Eisenbahnerverbandes aus Stuttgart, verknüpft, der im Schweizer Exil lebte und erst 1936 mit der ITF in Kontakt kam. Bis 1938 konnte er Vertrauensleute in Ulm, Plochingen, Stuttgart und Mannheim gewinnen; Verbindungen zu politischen Gruppen sprengten jedoch auch sein Netz.

Eine eigenständige illegale Arbeit unter Seeleuten der ITF begann 1936, als sich die im Antwerpener Hafen arbeitende KPD-Zelle aus Kritik an der stalinistischen Politik der ITF anschloss. Unter deutschen Seeleuten wurde „Die Schifffahrt“ verteilt, die 1937 in einer Auflage von 1.300 Exemplaren erschien, 800 davon wurden über Antwerpen, 200 über Rotterdam, der Rest über Häfen in den USA, Dänemark und Norwegen verteilt. Je nach Monat wurden 60-90 der in Antwerpen einlaufenden deutschen Schiffe besucht und Gespräche mit der Besatzung geführt. Im Laufe des Jahres 1938 verstärkte sich die Überwachung des Hafens immer mehr, die Arbeit

11 MRC ITF papers 159/1/1/81.

musste immer mehr reduziert werden. Andere Seeleutegruppen gab es in Häfen in Frankreich, Dänemark, Schweden, den Niederlanden und den USA, zeitweise auch in Norwegen.

Ähnlich entschlossen wie den Widerstand in Deutschland und Österreich unterstützte die ITF auch die republikanische Seite im Spanischen Bürgerkrieg. Schon zehn Tage nach Beginn des Bürgerkrieges wurden die Mitgliedsorganisationen vom Sekretariat der ITF aufgefordert, den Transport von Kriegsmaterial scharf zu kontrollieren. Beobachtungsposten wurden in den Häfen von Cardiff, Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Gdynia eingerichtet, um den Schiffsverkehr nach Spanien zu überwachen, und tatsächlich wurde auch in zahlreichen Fällen die Verladung von Waffen und Munition für Franco von den Hafearbeitern in Frankreich und Skandinavien gestoppt. Der Generalsekretär reiste selbst nach Spanien, um die Solidaritätsaktionen besser mit den spanischen Instanzen zu koordinieren, was nicht gelang. Die ITF verfügte über eine eigene Kolonne, die auf Seiten der anarchistischen Milizen kämpfte. Ab Ende 1938 verlagerte sich die Spanienarbeit der ITF immer mehr auf Hilfe für die Flüchtlinge.

Kurz nach dem Münchener Abkommen tagte der Kongress der ITF, von 31.10. bis zum 5.11.1938 in Luxemburg. „Der Friede ist gerettet“, sagte Fimmen vor dem Kongress, „aber man sagt nicht, zu welchem Preis. Um den Preis der verlorenen Ehre, um den Preis, Tausende von Menschen den Grausamkeiten des Faschismus ausgeliefert zu haben.“¹² Fimmen, der Ende des Jahres schwer erkrankte, bereitete seine Organisation systematisch auf den kommenden Krieg vor und organisierte rechtzeitig die Verlegung des Sekretariats nach London. Am 30.8., wenige Tage vor Kriegsbeginn, war das Sekretariat Arbeit in London, am 1.10.1939 schlug die ITF ihr Hauptquartier fern von London auf, in Crossland Fosse, Box End Kempston, das für die gesamte Dauer des Zweiten Weltkrieges Domizil der ITF blieb. Ein Zweigbüro existierte bis zum Mai 1940 in Paris, in New York wurde Anfang 1940 ein weiteres Zweigbüro errichtet. Durch den Tod ihres charismatischen Generalsekretärs, 1942, schwer getroffen, blieb die ITF während der gesamten Kriegsdauer dennoch funktionsfähig; noch 1942 schloss sich die US-amerikanische Seeleutegewerkschaft der ITF an, zwei Jahre nach Kriegsende folgte die amerikanische Eisenbahngewerkschaft. 1948 gehörten der ITF schon wieder 96 Gewerkschaften aus 37 Ländern mit rund 3,5 Millionen Mitgliedern an. Die ITF kooperierte mit dem US-amerikanischen Gewerkschaftsbund Afl bei der Umsetzung des Marshallplans in Europa, Not und Armut unter den Arbeitnehmern sprachen für die Annahme amerikanischer Hilfe, um den Wiederaufbau insbesondere des Verkehrssektors schnell in die Wege zu leiten. Der neue Generalsekretär Jacobus Oldenbroek setzte die Linie seines Vorgängers fort und verteidigte in allen Verhandlungen um die Neustrukturierung der internationalen Gewerkschaften, die Gründung des Weltgewerkschaftsbundes als Einheitsorganisation von nationalen Gewerkschaftsbünden und Internationalen Berufssekretariaten, mit Vehemenz die Unabhängigkeit der Internationalen Berufssekretariate. Der Weltgewerkschaftsbund zerbrach 1949, die ITF wurde Mitglied des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften, der wie schon in der Zwischenkriegszeit die Selbständigkeit der Internationalen Berufssekretariate, darunter der ITF, anerkannte und Regeln für die Kooperation festlegte. Seit 2006 ist die ITF Mitglied des aus der Vereinigung von IBFG und WVA hervorgegangenen IGB.

Die Transportarbeiterorganisationen des Ostblocks standen bis zur Revolution 1989 außerhalb der ITF. Die kommunistischen Transportarbeitergewerkschaften Frankreichs und Italiens, Mehrheitsorganisationen in ihren Ländern, standen ebenfalls lange Zeit außerhalb der ITF. Versuche der ITF, mit der Afl antikommunistische Aktionsgruppen in französischen und

12 Session secrète du congrès de Luxembourg. MRC, ITF papers 159/1/1/81.

italienischen Häfen zu gründen, kamen über Anläufe nicht hinaus und scheiterten u.a. daran, dass sich die ITF von den hinter der AfL stehenden amerikanischen Regierungsstellen überrollt und nicht ernst genommen fühlte. Die Gründung des Europäischen Gewerkschaftsbundes und der langsame Druck zur Anpassung, den EGB und europäische Sozialgesetzgebung ausübten, führten eine Annäherung der kommunistischen Transportarbeiterverbände an die ITF herbei. Für die ITF bedeutete die Spaltung Europas und die Spaltung der Gewerkschaften in einen kommunistischen und einen nichtkommunistischen Flügel insbesondere in Frankreich und Italien zunächst einen bedeutenden Mitgliederverlust, den sie aber rasch kompensieren konnte. 1957 erreichte sie mit 5,7 Millionen Mitgliedern aus 190 Organisationen in 16 Ländern einen vorläufigen Höchststand. Ab den siebziger Jahren ging es, bedingt durch Arbeitslosigkeit und strukturelle Veränderungen im Transportbereich, bergab. In den 90er Jahren konnte der Trend mit der Aufnahme zahlreicher Transportarbeitergewerkschaften aus dem früheren Ostblock gestoppt oder abgebremst werden.

Aus der alten auf Europa zentrierten ITF wurde endgültig eine internationale Organisation, wenngleich immer noch rund die Hälfte der Mitgliedschaft aus Europa kommt (2006: 52%, verglichen mit 23% aus Asien, 14% aus Nordamerika, 7% aus Afrika und der arabischen Welt sowie 4% aus Lateinamerika). In Afrika und Lateinamerika ist die ITF weiterhin schwach vertreten, trotz aller Versuche, die Gründung von Gewerkschaften zu fördern. 1958 hatte die ITF 15 afrikanische Mitgliedsgewerkschaften und benannte ihren ersten afrikanischen Regionalsekretär (Michael Labinjo, Sitz in Lagos). In den frühen siebziger Jahren war die ITF-Mitgliedschaft auf Ghana, Nigeria, Malawi, Sierra Leone und das damalige Rhodesien beschränkt. Mit dem Ende der Apartheid in Südafrika begann die ITF wieder stärker zu wachsen. Das erste asiatische Büro, ein „Regionales Informationsbüro“ mit Sitz in Bombay wurde schon 1948 gegründet, die erste asiatische Transportarbeiterkonferenz 1955 in Tokio abgehalten, über zwanzig Jahre nach dem Besuch Edo Fimmens in Japan. Im gleichen Jahr, 1955, wurde ein asiatisches Büro in Tokio, 1959 ein weiteres in Singapur eröffnet. Indische, japanische und philippinische Gewerkschaften wurden das Rückgrat der ITF im asiatischen Raum. Schon in den sechziger Jahren konnte die ITF auf eine starke, wachsende und repräsentative Mitgliedschaft in Asien verweisen, allerdings gab es einen weißen Fleck auf der Landkarte: Australien. Der Durchbruch kam mit dem Anschluss der australischen Dockarbeitergewerkschaft 1971. Weniger erfolgreich waren die Organisationsversuche in Lateinamerika, obwohl die ITF schon in den zwanziger Jahren Mitglieder in Argentinien und Brasilien hatte und nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Spanier Trifón Gómez einen talentierten Organisator nach Lateinamerika schickte, der das erste Regionalbüro 1955 in Mexico City eröffnete. Staatsstriche und autoritäre Militärregimes in Lateinamerika behinderten die Entwicklung freier Gewerkschaften. 2009 hat die ITF Regionalbüros in Nairobi, Ouagadougou, Tokyo, Neu Delhi, Rio de Janeiro, Amman, Moskau und Brüssel. Die Europäische Transportarbeiterföderation mit Sitz in Brüssel ist gleichzeitig europäische Regionalorganisation der ITF, und der Europäische Gewerkschaftsverband des EGB für die Transportbranche, hat eine Reihe von Vereinbarungen mit europaweit tätigen Unternehmen (Luftfahrt, Fährbetriebe u.a.) über die Gründung Europäischer Betriebsräte abgeschlossen und in dieser Funktion zeitweise eine gewisse Vorreiterrolle in der ITF gehabt, ist jedoch keine eigenständige Organisation.

Der Strukturwandel in der Verkehrswirtschaft führte zu einem radikalen Wandel in der Zusammensetzung der Mitgliedschaft der ITF. Wurde die Mitgliedschaft noch bis in die fünfziger Jahre hinein von den Eisenbahnern dominiert, so kommt heute rund 30% auf die Straßentransportarbeiter als größte Branche, die in den letzten fünfzig Jahren um ein Vierfaches gewachsen ist. Auch die Seeleutebranche hat sich fast verdoppelt.

Sitz der ITF, die nach dem Rücktritt von Omer Becu eine bemerkenswerte Reihe von einander folgenden britischen Generalsekretären aufwies (heutiger Generalsekretär: David Cockroft) blieb London. Die Organisation der ITF beruht nach wie vor auf dem Kongress, der alle wichtigen Entscheidungen trifft oder absegnet, aber nur noch alle vier Jahre zusammentritt, dem Generalrat, der in der Regel nur noch einmal pro Kongressperiode tagt und somit im Vergleich zur Zwischenkriegszeit erheblich an Einfluss verloren hat, und dem Vorstand als eigentlichem Entscheidungsgremium, der wie in der Zwischenkriegszeit nach Ländergruppen besetzt wird. Präsidenten und Vizepräsidenten, die zusammen die unterschiedlichen Regionen der ITF repräsentieren sollen, haben ein im Vergleich zur Zwischenkriegszeit (als es nur den ITF-Präsidenten gab) deutlich höheres politisches Gewicht. Das Sekretariat umfasst an die 100 Personen, die von Fimmen und anderen angedachte Regionalisierung ist nach schweren inneren Diskussionen durch die Bildung von Regionalbüros (Afrika, Asien/Pazifik, Amerika, GUS, Arabische Welt) und die Gründung der Europäischen Transportarbeiterföderation umgesetzt worden. Die Branchenorganisation hat sich aufbauend auf dem schon in der Zwischenkriegszeit erarbeiteten Modell verfeinert, es gibt besondere Branchengruppen für Eisenbahn, Straßentransport, Binnenschifffahrt, Hafentarbeiter, Seeleute, Fischerei, zivile Luftfahrt und Fremdenverkehr mit eigenen Strukturen (Konferenzen und Ausschüssen) und gemeinsame Strukturen für Branchen mit sich überlagernden Interessen. So wird die Kampagne der ITF gegen Billigflaggen seit 1952 vom Fair Practices Committee gesteuert, in dem Seeleute und Hafentarbeiter gemeinsam vertreten sind.

Die ITF widmet sich nach wie vor der Information ihrer Mitglieder über Arbeitsbedingungen, Veränderungen in der Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik. Nach wie vor erscheint eine in 6 Sprachen herausgegebene Zeitschrift, „Transport International“, der das Internet aber in der Information der Mitglieder wie der Öffentlichkeit den Rang abgelaufen hat. Hilfe beim Aufbau und der Entwicklung von Gewerkschaften hat, neben der Bildungsarbeit, einen viel größeren Stellenwert bekommen als noch in der Zwischenkriegszeit, das gilt für den Wiederaufbau von Gewerkschaften in Deutschland nach 1945, im demokratischen Spanien nach Franco, Osteuropa nach 1989 oder Afrika und Lateinamerika. Wie alle anderen Internationalen Berufssekretariate auch ist die Verteidigung grundlegender Koalitionsrechte, wie sie in den Übereinkünften 87 und 98 der Internationalen Arbeitsorganisation niedergelegt sind, Basis aller Aktivitäten. Internationaler Beistand bei Tarifauseinandersetzungen, Kämpfen um Lohn- und Arbeitsbedingungen hat aufgrund der stärkeren Internationalisierung der ITF ebenfalls ein größeres Gewicht bekommen als in der Zwischenkriegszeit. Auch das Instrumentarium der Hilfe ist vielfältiger geworden: von direkter finanzieller Hilfe über Solidaritätsstreiks, Mobilisierung der Öffentlichkeit bis hin zur Intervention bei betroffenen Regierungen. Sehr erfolgreich hat die ITF den schon von Edo Fimmen eingeschlagenen Weg fortgesetzt, Arbeitsbedingungen insbesondere in der Seeschifffahrt über die Internationale Arbeitsorganisation zu standardisieren (Übereinkünfte zu Arbeitszeit, Ausbildung, Bemannung von Schiffen).

Vor allem durch die Koordinierung und Entwicklung transnationaler Tarifpolitik in der Seeschifffahrt und ihre Kampagne gegen Billigflaggen hat sich die ITF einen Namen gemacht. Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das System von Billigflaggen – Schiffe werden in Ländern mit guten Arbeitsbedingungen und hohen Sozialstandards ausgeflaggt und stattdessen in Ländern mit niedrigen Sozialstandards registriert – von amerikanischen und griechischen Reedern genutzt, bis es in den siebziger und achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts zum weltweiten Phänomen wurde, durch die Schaffung nationaler, deregulierter Zweitregister noch verstärkt. Konsequenz für die ITF waren schlechtere Arbeitsbedingungen für ihre Mitglieder und erhebliche Mitgliederverluste der Seeleutegewerkschaften, die mit gewohnten Mitteln die

Lebensbedingungen ihrer Mitglieder nicht mehr verteidigen konnten. 1949 versuchte die ITF noch mit dem klassischen Mittel des Boykotts gegen Schiffe unter der Flagge von Panama – Symbol der Billigflaggenländer – der Anfänge des Billigflaggensystems Herr zu werden, der Boykott scheiterte aber an Gegensätzen in der ITF selbst und musste abgebrochen werden. Auch ein zweiter internationaler Boykott, 1958 erklärt, war nicht erfolgreicher. In den sechziger Jahren dümpelte die Kampagne ohne große Resultate vor sich hin und wurde erst nach dem Beitritt der australischen Dockarbeitergewerkschaften und mit dem ITF-Kongress 1971 in Wien wieder erneuert. Die ITF verlegte sich nun auf die Organisierung der Beschäftigten auf ausgeflaggten Schiffen und die Regulierung von Arbeitsbedingungen per Tarifvertrag. Da es oft nicht eindeutig festzulegen war, welche nationale Gewerkschaft nun für die Belegschaft eines Schiffs unter Billigflagge zuständig war, übernahm die ITF mehr und mehr selbst die Verhandlungen und ging bei Abschluss eines Tarifvertrages auch gleich vom Prinzip der automatischen Mitgliedschaft der Besatzung des betreffenden Schiffes in der ITF aus. Ein globales Netzwerk von Inspektoren in den großen Häfen der Welt, das auf 130 Personen angewachsen ist, spiegelt die weltweite Vernetzung der Transportwirtschaft wider und hat es im Zusammenspiel zwischen nationalen Gewerkschaften, Hafeninspektoren und ITF-Sekretariat ermöglicht, internationale Mindeststandards für Löhne, Arbeitszeiten, Arbeitssicherheit auszuhandeln und bilaterale Vertragsbeziehungen zu internationalen Schiffsgruppen aufzubauen. Die ITF hatte zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf einem Viertel aller unter Billigflagge fahrenden Schiffe (und damit für 123.000 Seeleute) kollektivvertragliche Regelungen durchgesetzt. Der ITF-Wohltätigkeitsfonds für Seeleute speist sich zum großen Teil aus Beiträgen, die über Kollektivverträge erhoben werden und dient zur Unterstützung von Seeleuten in Notlagen.