

DIE INTERNATIONALE TRANSPORT-  
ARBEITER-FÖDERATION WÄHREND  
DEN JAHREN 1926 UND 1927



7140-15281

1928

VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM (HOLLAND)

**GESCHÄFTS- UND  
KASSENBERICHTE  
ÜBER DIE JAHRE 1926 UND 1927**

**VORGELEGT DEM KONGRESS, ABGEHALTEN IN STOCKHOLM  
VOM 9. BIS 13. JULI 1928**

# INHALT.

## ERSTER TEIL (GESCHÄFTSBERICHT).

	Seite
KAPITEL I: Angeschlossene Organisationen .....	7
A. Beitritt .....	8
B. Austritt .....	8
C. Auflösung .....	9
D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl..... (mit Tabellen und graphischen Darstellungen)	9
 KAPITEL II: Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I.T.F.....	 17
A. Generalrat .....	17
B. Exekutivkomitee .....	27
C. Ausschuss .....	27
 KAPITEL III: Das Sekretariat der I.T.F.....	 28
A. Die Eisenbahnersektion .....	29
B. Die Seeleutesektion .....	35
C. Die Hafendarbeitersektion .....	39
D. Die Kraftfahrersektion .....	41
E. Die Strassenbahnersektion .....	46
 <i>Veröffentlichungen.</i>	
1. Mitteilungsblatt .....	47
2. Pressebericht .....	48
3. I.T.F.-Dokumente .....	49
4. Kongressberichte usw. ....	50
 KAPITEL IV: Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen und Aktionen .....	 51
I. Aktionen allgemeiner Art .....	51
II. Lohnbewegungen .....	57
(mit drei Tabellen)	

## ZWEITER TEIL (KASSENBERICHT).

Bilanzen am 31. Dezember 1926 und 1927 .....	70
Gewinn- und Verlustrechnungen über die Jahre 1926 und 1927 (Mit drei Tabellen) .....	71
Erläuterungen zu den Bilanzen und Verlust- und Gewinnrechnungen über die Jahre 1926 und 1927 .....	72

## DRITTER TEIL (KONGRESSBERICHT).

Tagesordnung .....	81
Eingebrachte Anträge .....	82
Delegiertenliste .....	86
Eröffnung des Kongresses .....	93
Begrüssungsansprachen .....	94, 101, 144
Ansprache des Präsidenten .....	95
Geschäftliche Mitteilungen .....	100
Behandlung des Geschäfts- und Kassenberichtes .....	105
Referat über die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel .....	113
Behandlung der eingebrachten Anträge .....	133, 136, 168, 189
Bericht der Mandatprüfungskommission .....	142
Referat über Weltkapitalismus und Weltinternationale .....	147
Bericht über die Spezialkonferenz der Eisenbahnersektion .....	172
Bericht über die Spezialkonferenz der Berufskraftfahrersektion .....	175
Bericht über die Spezialkonferenz der Hafendarbeiter .....	185
Bericht über die Spezialkonferenz der Seeleute .....	187
Sitz der I.T.F. ....	192
Wahl des Generalrates .....	192
Wahl des Exekutivkomitees .....	193
Bericht über die Spezialkonferenz der Binnenschiffer .....	194
Resolution gegen den Faschismus .....	198
Schliessung des Kongresses .....	199
Redner-Verzeichnis .....	201

ERSTER TEIL  
GESCHÄFTSBERICHT

# Kapitel I.

---

## Angeschlossene Organisationen.

Die I.T.F. umfasste am 1. Januar 1928 77 Organisationen in 33 Ländern mit ungefähr 2.024.697 Mitgliedern; am 1. Januar 1927 zählte sie 79 Organisationen in 34 Ländern mit 2.037.853 Mitgliedern.

Obwohl, wie aus der Uebersicht am Schlusse dieses Kapitels hervorgeht, die Mitgliederzahl seit der vorigen Berichtsperiode etwas gesunken ist, so ist doch nichts beunruhigendes darin zu erblicken. Die Neuanschlüsse brachten einen Zuwachs von 40.432 Mitgliedern, während die Organisationen, welche die I.T.F. verliessen, einen Verlust von 131.393 Mitgliedern verursachten. Bei 30 Organisationen stieg die Mitgliederzahl insgesamt um 120.387, während 28 Organisationen insgesamt 144.852 Mitglieder verloren. Wenn man aber berücksichtigt, dass von der letztgenannten Anzahl 106.780 Mitglieder auf die englischen Organisationen entfallen, so kann ruhig angenommen werden, dass im allgemeinen die Zeit des Mitgliederrückganges vorbei ist. Es unterliegt keinem Zweifel, dass es unseren englischen Kollegen gelingen wird, die verlorenen Mitglieder wieder für die Organisation zu gewinnen und dass die I.T.F. mit Vertrauen der Zukunft entgegensehen darf.

Die Auflösung einiger Organisationen in Ländern mit schwacher Gewerkschaftsbewegung hat dazu geführt, dass sowohl die Anzahl der angeschlossenen Organisationen wie diejenige der in der I.T.F. vertretenen Länder abgenommen hat, und zwar vor allem, weil die italienischen Mitgliedsverbände gänzlich verschwunden sind. Wir halten es für zwecklos, Organisationen aufzuführen, die auf dem Papier bestehen, in Wirklichkeit aber nicht imstande sind, sich an den Aktionen der I.T.F. zu beteiligen und Beiträge zu entrichten. Einschliesslich einiger anderer ausgetretenen Verbände mussten insgesamt 12 Organisationen gestrichen werden, während 6 neue hinzukamen.

Nach wie vor ist es notwendig, dass sich unsere Internationale

auch auf die aussereuropäischen Länder ausdehnt. Erfreulich ist, dass sie in Britisch-Indien schon tiefe Wurzeln geschlagen hat und dass zwei Seeleute-Verbände ihren Beitritt erklärten. Mit den Organisationen in den Vereinigten Staaten, Mexiko, Kanada, Australien und Südafrika stehen wir in regelmässiger Verbindung und würden die räumlichen Entfernungen eine Verständigungsmöglichkeit nicht sehr erschweren, so wären weitere Anschlüsse aus diesen Weltteilen schon längst erfolgt. Die Frage drängt sich immer wieder auf, welche Massnahmen zu treffen sind, um einen Anschluss herbeizuführen, bzw. was zu tun ist, um die Gewerkschaftsbewegung der Transportarbeiter in verschiedenen aussereuropäischen Ländern, nicht zuletzt im Interesse der europäischen Organisationen selbst zu fördern. Diese Aufgabe kann jedoch nicht der I.T.F. allein anheimfallen. Ihr Name, ihre Bedeutung und ihre Arbeit sind durch eine rege Propagandatätigkeit in fast allen Ländern der Welt bekannt geworden. Ihre finanziellen Mittel würden aber nicht ausreichen, um bei der Organisierung der Gewerkschaftsbewegung als solcher hilfreiche Hand zu leisten. Dafür ist der I.G.B. eher zuständig, oder es müsste Zusammenarbeit mit anderen Berufssekretariaten zwecks gemeinsamer Bestreitung der Kosten herbeigeführt werden.

#### A. Beitritt.

1926.

*Deutschland:* Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands.

*Griechenland:* Fédération Panhellénique des Corporations maritimes (Föderation der Seeleute-Verbände).

*Polen:* Zwiazek Zawodowy Automobilistów zarząd Clórany (Kraftfahrerverband).

*Ungarn:* Magyarországi Gépjárművezetők Egyesülete (Verband der Berufskraftfahrer Ungarns).

*Britisch-Indien:* Indian Seamen's Union (Indischer Seeleute-Verband).

Bengal Mariners' Union (Bengalischer Seeleute-Verband).

#### B. Austritt.

Infolge der Haltung der I.T.F. während des englischen Generalstreiks trat die englische *National Union of Seamen* (Verband der englischen Seeleute), welche den Streik mit allen Mitteln zu brechen versuchte, aus. Obwohl sie statutengemäss die Beiträge bis Ende 1926 zu entrichten hatte, kam sie dieser Verpflichtung nicht nach.

Die *Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen* (Verband des englischen Lokomotivpersonals) wollte vom Ange-

bot des Exekutivkomitees, ihr mit Rücksicht auf ihre durch den Generalstreik entstandenen finanziellen Schwierigkeiten die Beiträge zu stunden, keinen Gebrauch machen und hat vorgezogen, auf einige Jahre die I.T.F. zu verlassen und dann wieder neu einzutreten.

Die *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes* (französische Seeleute-Föderation) zog sich wegen innerer Schwierigkeiten vorläufig zurück, wird sich aber allem Anschein nach bald wieder zur Mitgliedschaft anmelden.

Die *Zwiazek Zawodowy Pracowników Tramwajowych Polski* (polnischer Strassenbahner-Verband) löste sich im Verband der Gemeindearbeiter auf und gehört nunmehr zur Internationale der öffentlichen Betriebe.

Schliesslich wurde die *East Bengal Indian Railway Employees' Association* (Verband des Personals der Eisenbahn Ost-Bengalen) gestrichen, weil sie der unserer Internationale angeschlossenen *All-India Railwaymen's Federation* (All-Indische Föderation der Eisenbahner) angehört.

### C. Auflösung.

Die *Amalgamated Marine Workers' Union* (Britischer Seemannsbund), die *Federação Nacional dos Trabalhadores Maritimos e Fluviaes* (Hafenarbeiter-Föderation Portugal), die bereits oben erwähnten vier italienischen Organisationen, sowie die *Federación Obrera de Tenerife* hörten zu existieren auf und mussten deshalb von der Mitgliederliste gestrichen werden.

### D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl.

Untenstehend geben wir eine Tabelle über die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl am Anfang der Jahre 1919 bis 1928. Bedauerlicherweise fehlen uns noch verschiedene Angaben, sodass wir in mehreren Fällen die Mitgliederzahl nur schätzungsweise haben angeben können. Es geht deutlich aus Tabelle I hervor, dass die Gewerkschaften der Transportarbeiter in vielen Ländern wieder im Aufstieg begriffen sind. Einen erfreulichen Zuwachs kann man insbesondere bei den argentinischen Eisenbahnern, den deutschen Verbänden des Eisenbahnpersonals und der Transportarbeiter, der französischen Transportarbeiter-Föderation, aller schwedischen Organisationen und der spanischen Eisenbahner-Organisation feststellen. Die Entwicklung der I.T.F. seit der Wiedererrichtung nach dem Kriege geht aus folgenden Zahlen hervor:



Datum	Anzahl angeschlossener Organisationen	Anzahl angeschlossener Länder	Mitgliederzahl
1. April 1919	12	7	746.482
1. Januar 1920	14	8	1.573.927
1. Januar 1921	32	16	2.691.763
1. Januar 1922	35	17	2.352.610
1. Januar 1923	45	22	2.189.974
1. Januar 1924	56	26	2.035.958
1. Januar 1925	72	32	1.958.617
1. Januar 1926	83	35	2.140.123
1. Januar 1927	79	34	2.037.853
1. Januar 1928	77	33	2.024.697

---

I. Die Mitgliederzahlen der angeschlossenen Organisationen während der Jahre 1919 bis 1928.

LAND	ORGANISATION	April 1919	1. Januar 1920	1. Januar 1922	1. Januar 1924	1. Januar 1925	1. Januar 1926	1. Januar 1927	1. Januar 1928
Argentinien .	Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahnerföderation): 1) „La Fraternidad“ Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras (Lokomotivpersonal) ..... 2) Unión Ferroviaria (Eisenbahner) .....	—	—	—	13.500 30.000* 10.900*	13.800 35.500 10.900	14.000 36.000 5.000 <sup>1</sup>	15.000 40.000 3.000 <sup>1</sup>	11.424 48.519 3.000 <sup>1</sup>
Australien ..	Federación Obrera Marítima (Seeleute) .....	—	—	—	—	2.000*	2.000	2.000	2.000 <sup>1</sup>
Brasilien ...	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Bedienungspersonal auf See) .....	—	—	—	—	8.336*	8.336	1.000 <sup>1</sup>	1.000 <sup>1</sup>
Belgien .....	Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas (Kutscher, u.s.w.) Belgische Transportarbeitersbond .....	15.000	24.000	30.000	24.800	24.514	23.657	24.626	25.812
Bulgarien ..	Syndicat National du Personnel des Ch. de F. P. T. T. M. (Eisenbahner) .....	—	—	836	8.000	5.280	4.386	4.127	4.230
Dänemark .	Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Kleinbahner und Strassenbahner) Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner) ... Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner) .....	—	—	10.085*	9.694	9.532	9.292	9.021	8.868
	Dansk Lokomotivmandsforening .....	—	—	—	—	—	1.970*	1.951	1.865
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Gewerkschaftsverband) .....	—	—	21.576	20.497	20.497	27.096	27.096	26.200
	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer) .....	—	—	—	2.000	2.000	2.000	2.000	2.150
Deutschland	Deutscher Verkehrsband .....	191.000	550.000	567.447	368.240	254.275	289.455	280.629	319.935
	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands .....	69.006	420.000	450.500	200.000	200.000	198.000	200.000	233.368
Estland ....	Eesti Raudteelaeste Liit (Eisenbahner) .....	—	—	—	—	—	—	5.000	5.000
Finnland ....	Suomen Kulljetustyöläisten Liitto (Transportarb.) Suomen Rautatieläisten Ammattiliitto (Eisenbahner) .....	4.000	5.000	—	(Zeitweilig ausgetreten 1921)	5.413*	5.181	6.438	7.000
Frankreich .	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner) .....	—	—	36.000	35.000	34.754	50.000	50.000	50.295
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter) .....	—	—	20.000	12.450	15.650	15.040	16.100	17.650
	Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter) .....	—	—	12.000	12.000	10.000	10.511	10.286	6.089
	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute) .....	—	—	—	10.000	10.000	10.000	—	—
Griechenland	Union panhellénique des Ouvriers du Transport (Transportarbeiter) .....	—	31.000	Aufgelöst 1921	—	—	—	—	—
	Fédération panhellénique des Cheminots (Eisenbahner) .....	—	—	—	—	—	—	—	6.000 <sup>1</sup>





Svenska Transportarbetarförbundet (Transportarbeiter)	11.059	12.000	11.689	13.290	15.402	15.562	16.806	17.969
Svenska Sjömans-Unionen (Matrosen)	—	—	—	—	3.654*	4.075	4.916	5.442
Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer)	—	—	—	—	3.700*	3.500	3.600	5.010
Schweizerischer Eisenbahnverband	—	—	39.400	36.239	35.937	36.533	36.653	36.689
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	—	—	2.223	1.834	1.850	1.865	2.069	2.172
Sindicato Nacional Ferrovioario (Eisenbahner)...	—	—	8.000*	6.000	8.000	12.361	13.500	16.000
„La Velocidad“ (Chauffeurverband in Madrid)	—	—	—	2.700	3.200	— <sup>5</sup>	—	—
Unión General de Obreros del Transporte (Transportarbeiter)	—	—	—	—	—	8.000 <sup>1</sup>	7.500	7.500
Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos de Vigo (Bedienungspersonal auf See)	—	—	—	—	210	210	210	210
Federación Obrera de Tenerife (Gewerkschaftsverband)	—	—	—	—	—	500* <sup>1</sup>	500 <sup>1</sup>	—
Unie Železničnických Záměstnanců V Československé Republice (Tschechische Eisenbahner)	—	—	55.800	38.250	31.143	41.100	41.338	41.100
Verband der Eisenbahner im Bereiche der Tschechoslowakischen Republik (Deutsche Eisenbahner)	—	—	25.274	18.894	18.259	17.628	16.533	16.835
Föderation der Lokomotivführer	—	—	—	—	—	6.200	5.000	6.500
Internationaler Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter- und Arbeitern im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Transportarbeiter)	—	—	7.012	5.068	5.006	4.968	4.986	5.188
Svazu zaměstnanců skladišních a dopravních v republice Československé (Tschechische Transportarbeiter)	—	—	—	1.460*	1.460*	Ausgeschlossenen Ende 1925	—	—
Svaz řídicí automobilů (Kraftfahrer)	—	—	—	—	1.950*	1.643	2.727	3.063
Svaz Československých námořníků a Plavců v Praze (Binnenschiffer und Seeleute)	—	—	—	—	600*	800	300	300
Freie Vereinigung ungarischer Eisenbahner	—	—	—	2.019	2.235	2.235	500 <sup>1</sup>	500 <sup>1</sup>
Verband des Strassenbahn- und Lokalbahnpersonals	—	—	—	1.300*	1.300	1.300	1.000 <sup>1</sup>	1.000 <sup>1</sup>
Verband der ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter	—	—	—	4.500	3.800	2.380	2.450	1.700
Verband der Berufskraftfahrer Ungarns	—	—	—	—	—	—	1.850	1.850
International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter)	—	—	—	40.000*	33.415	20.000	20.000 <sup>1</sup>	20.000
Insgesamt	746.482	1.573.927	2.352.610	2.035.958	1.958.617	2.140.123	2.037.853	2.024.697

\*<sup>1</sup>) Im Laufe des Vorjahres, aber nach dem 1. Januar beigetreten.

<sup>1</sup>) Schätzungsweise.

<sup>2</sup>) Ausgetreten am 1. Juli 1925; stellte ihren angeschlossenen Organisationen anheim, sich direkt anzuschliessen. Die unter 6, 7, 8 und 9 verzeichneten Organisationen traten darauf der I. T. F. bei.

<sup>3</sup>) Durch den Anschluss der „All-India Railwaymen's Federation“, welche der „E. B. Railway Indian Employees' Association“ angehört, wird diese letztere Organisation nicht mehr besonders aufgeführt.

<sup>4</sup>) Verschiedene Eisenbahner-Organisationen, darunter auch die uns bereits angeschlossene Savez Željezničara Jugoslavije haben sich zu einer Organisation, der Ujedinjeni Savez Željezničarjev Jugoslavije verschmolzen, die der I. T. F. beiträt.

<sup>5</sup>) „La Velocidad“, Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid hat sich mit der noch nicht angeschlossenen Unión General de Conductores de Carruajes y Similares verschmolzen. Die neue Organisation, welche sich Unión General de Obreros del Transporte bezeichnet, schloss sich der I. T. F. an.

II. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1926-1928,  
nach Berufsgruppen geordnet.

A. Eisenbahner.

LAND	1926	1927	1928	1928	
				davon Lokomotiv- personal	Aufsichts- und Ver- waltungs- personal
Argentinien .....	50.000	55.000	59.943	11.424	—**
Belgien .....	54.940	59.702	50.443	8.544	4.000
Britisch-Indien .....	46.513	56.000	56.000*	—**	—**
Bulgarien .....	4.386	4.127	4.174	551	—
Dänemark .....	11.262	10.972	10.733	1.865	—**
Deutschland .....	198.000	200.000	233.368	2.500	14.000
Estland .....	1.940	1.940	1.940	248	458
Finnland .....	115	115	115*	—	—
Frankreich .....	50.000	50.000	50.295	—**	2.500
Griechenland .....	10.000	6.000	6.000*	1.200	—
Grossbritannien .....	504.130	435.000	357.500	12.000*	65.000*
Holland .....	15.170	14.873	14.612	2.885	1.456
Irland .....	1.000	1.000*	1.000*	—	—
Italien .....	—	—	—	—	—
Jugoslawien .....	3.010	5.200	5.212	160	330
Kanada .....	10.000	14.500	14.500	—	—**
Lettland .....	4.559	4.192	5.156	100*	—
Luxemburg .....	4.750	4.750	4.750	430	125
Niederl.-Indien .....	2.611	2.807	2.662	—**	—**
Norwegen .....	7.993	8.333	8.528	1.534	2.000*
Oesterreich .....	86.399	89.600	86.635	11.750	7.700
Palästina .....	835	725	689	37	25
Polen .....	58.209	66.340	66.340*	9.000*	2.000*
Schweden .....	39.772	40.244	40.532	4.933	2.500
Schweiz .....	35.033	35.153	35.189	2.929	7.689
Spanien .....	12.361	13.500	16.000	—**	—**
Tschechoslowakei ..	64.928	62.871	64.435	6.500	3.500*
Ungarn .....	2.235	500*	500*	—	—
	1.298.151	1.243.444	1.197.251	—	—

\*) Schätzungsweise.

\*\*\*) Angaben fehlen.

### III. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1926-1928, nach Berufsgruppen geordnet. B. Transportarbeiter.

LAND	GESAMTSUMME				1928						
	1926	1927	1928	Hafenar- beiter	Strassen- und Klein- bahner	Kraft- fahrer und Chauf- feure	Binnen- schiffer	Kutscher und Fuhrleute	Speicherei- und Lagerhaus- arbeiter	Luftfahr- personal	Sonstige Berufs- gruppen
Belgien .....	32,547	34,890	32,835	19,000	10,000	—	2,000	—	—	23	1,812
Brasilien .....	8,336	1,000*	1,000*	—	—	—	—	1,000*	—	—	—
Britisch-Indien .....	—	1,000	1,000	—	—	—	1,000	—	—	—	—
Bulgarien .....	—	32	56	56	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark .....	27,096	27,096	26,200	9,406	—	4,224	—	4,030	8,010	—	530
Deutschland .....	281,155	274,435	313,377	27,660	50,228	37,481	21,617	45,481 <sup>1)</sup>	—	194	130,716
Finnland .....	5,022	5,544	6,174	4,000	—	900	200	400	500	—	174
Frankreich .....	25,551	26,386	23,739	4,500*	13,035	3,000	725*	1,714	—	—	765
Grossbritannien .....	204,700	204,500	204,550	88,550	31,500*	30,000 <sup>2)</sup>	6,500*	33,000 <sup>3)</sup>	—	—	15,000
Holland .....	21,691	23,637	24,594	5,285	4,304	2,085	3,845	640	4,090	—	4,345
Irland .....	8,500*	8,500*	4,000	2,750*	—	1,250*	—	—	—	—	—
Island .....	650	650	650*	650	—	—	—	—	—	—	—
Lettland .....	420	420	420*	—	420	—	—	—	—	—	—
Luxemburg .....	280	260	272	—	272	—	—	—	—	—	—
Norwegen .....	4,619	5,407	5,171	3,471	—	400	—	—	—	—	1,300
Oesterreich .....	40,232	40,578	42,722	593	14,764	3,511	1,119	3,154	1,431	—	18,150
Polen .....	4,100*	3,203	1,582	—	—	1,582*	—	—	—	—	—
Portugal .....	3,300*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien .....	3,805	5,065	4,089	2,339	—	—	60	1,665	25	—	—
Schweden .....	16,130	17,156	17,969	7,500*	—	1,000*	1,250*	2,200*	1,625*	—	4,394*
Schweiz .....	3,365	3,569	3,672	—	1,603	850	—	691	155	—	373
Spanien .....	8,000	7,500	7,900*	—	—	3,000	—	—	—	—	4,500
Teneriffa .....	500	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tschechoslowakei .....	7,411	8,013	9,486	93	755	4,181	316	878 <sup>1)</sup>	—	—	3,263
Ungarn .....	3,680	5,300	4,550	240	1,000*	1,896	—	812	346	—	256
Vereinigete Staaten	20,000	20,000*	20,000*	20,000*	—	—	—	—	—	—	—
	731,727 <sup>1)</sup>	724,641	755,608	196,093	127,881	95,360	38,632	95,665	16,182	217	185,578

\*) Schätzungsweise.

1) Einschliesslich Speicherei- und Lagerhausarbeiter.

2) Ausschliesslich Kraftwagenführer im Personenverkehr.

3) Einschliesslich Lastkraftwagenführer.

IV. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1926-1928,  
nach Berufsgruppen geordnet.  
C. Seeleute.

LAND	1926	1927	1928	1928			
				Deck- personal	Ma- schinen- personal	Bedie- nungs- personal	Vertei- lung un- bekannt
Argentinien .....	5.000	3.000	3.000*	—	—	—	3.000
Australien .....	2.000	2.000	2 000*	—	—	2.000	—
Belgien .....	3.180	3.487	4.010	—	—	—	4.010
Britisch-Indien .	—	30.000	30.000	—	—	—	30.000
Dänemark .....	2.000	2.000	2.000	—	2.000	—	—
Deutschland .....	8.300	11.062	11.558	4.346	4.753	2.459	—
Finnland .....	159	894	826	—	—	—	826
Frankreich .....	10.000	—	—	—	—	—	—
Griechenland ...	—	1.000	1.000	—	—	—	1.000
Grossbritannien .	62.980	—	—	—	—	—	—
Holland .....	2.286	2.648	2.510	1.490 <sup>1)</sup>	—	340	680 <sup>2)</sup>
Irland .....	500	500	—	—	—	—	—
Island .....	1.260	953	664	500*	100*	60*	—
Jugoslawien .....	500	400	400	—	—	—	400
Lettland .....	350	348	218	70	108	10	30 <sup>3)</sup>
Norwegen .....	3.000	3.000	4.000	2.000	2.000	—	—
Portugal .....	2.000	—	—	—	—	—	—
Rumänien .....	150	—	—	—	—	—	—
Schweden .....	7.007	8.266	9.442	5.267	4.175	—	—
Spanien .....	210	210	210	—	—	210	—
	110.882	69.768	71.838	14.223	13.186	5.089	38.946

\*) Ungefähre Angaben.

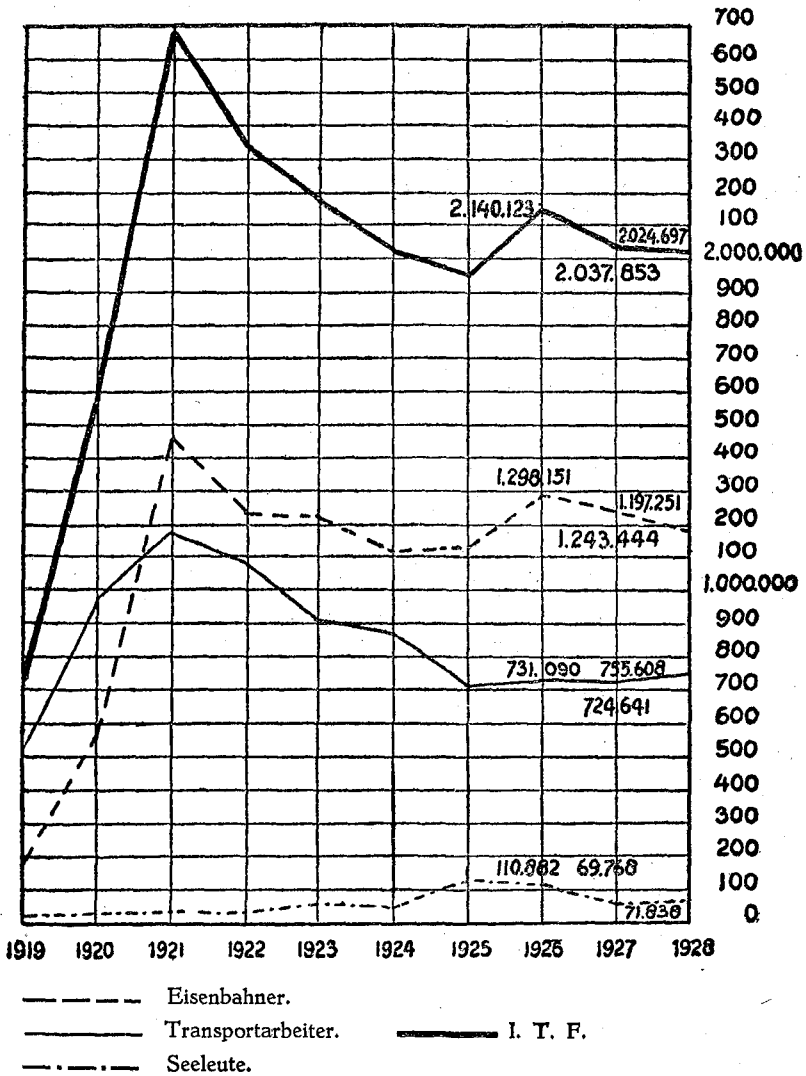
<sup>1)</sup> Inkl. Maschinenpersonal.

<sup>2)</sup> Fischer.

<sup>3)</sup> Offiziere.



V. Graphische Darstellung über die Mitgliederzahl der I.T.F. ihrer drei Berufsgruppen in den Jahren 1919 bis 1928.





b) Transportarbeiter.

Anfang

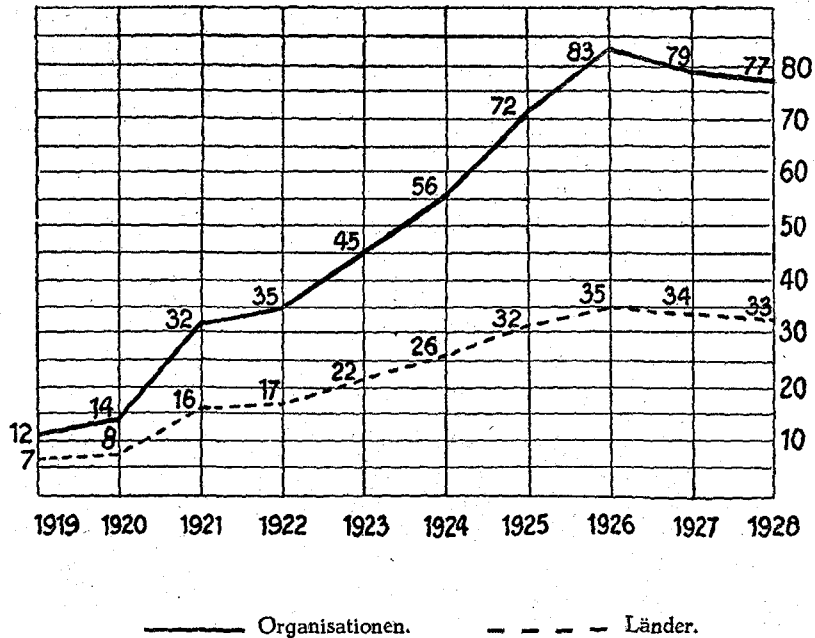
1919	1920	1922	1924	1925	1926	1927	1928
Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien 3 Organisationen	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien 3 Organisationen	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen Grossbritannien 3 Organisationen
Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Griechenland Norwegen	Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Norwegen	Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz	Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz	Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz	Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz	Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz	Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz
		Tschechoslowakei Italien	Tschechoslowakei 2 Organisationen Italien	Tschechoslowakei 4 Organisationen Italien	Tschechoslowakei 3 Organisationen Italien	Tschechoslowakei 3 Organisationen Italien	Tschechoslowakei 3 Organisationen Italien
			Ungarn	Ungarn 2 Organisationen	Ungarn 2 Organisationen	Ungarn 3 Organisationen	Ungarn 3 Organisationen
			Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigige Staaten	Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigige Staaten	Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigige Staaten	Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigige Staaten	Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigige Staaten
			Brasilien Finnland Polen	Brasilien Finnland Polen	Brasilien Finnland Polen	Brasilien Finnland Polen	Brasilien Finnland Polen
			Letland Portugal Teneriffa	Letland Portugal Teneriffa	Letland Portugal Teneriffa	Letland	Letland
						Teneriffa Bulgarien Britisch-Indien	Teneriffa Bulgarien Britisch-Indien

c) Seeleute.

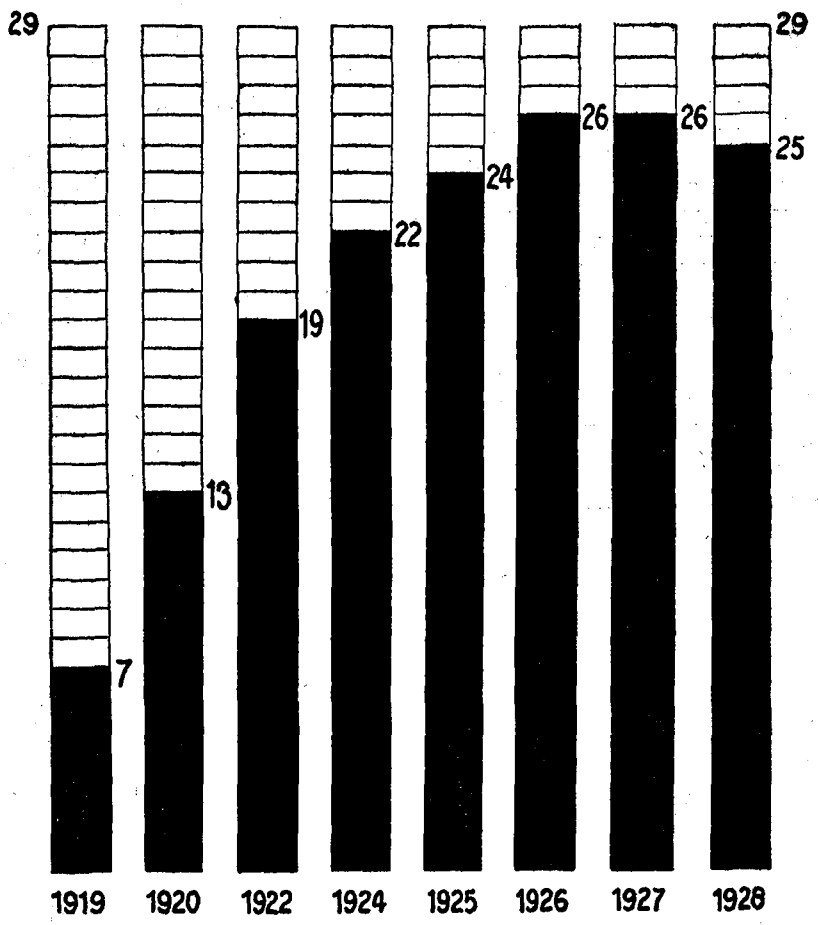
Anfang

1919	1920	1922	1924	1925	1926	1927	1928
Belgien Deutschland Grossbritannien Holland	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen Portugal Rumänien	Belgien Deutschland 2 Organisationen Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen Rumänien Britisch-Indien Griechenland	Belgien Deutschland 2 Organisationen Holland Norwegen Dänemark Lettland Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen Britisch-Indien Griechenland

VII. Graphische Darstellung über die Anzahl der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen sowie über die Anzahl der vertretenen Länder in den Jahren 1919 bis 1928.



VIII. Graphische Darstellung über die Anzahl der innerhalb der I.T.F. vertretenen europäischen Länder in den Jahren 1919 bis 1928.



## Kapitel II.

### Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I.T.F.

#### A. Generalrat.

Bei der Wahl des Generalrats auf dem Pariser Kongress wurden zwei Mitglieder nicht wiedergewählt, nämlich die Kollegen Brodečky und Forstner, deren Stellen von Vertretern anderer ihrer Ländergruppe angehörenden Organisationen besetzt wurden. Kollege Maximin vom Polnischen Eisenbahner-Verband wurde zum Vertreter der Balkanländer, Polens, der Randstaaten und der Tschechoslowakei ernannt, Kollege Tom schik, der bereits früher dem Generalrat angehörte, für Oesterreich, die Schweiz und Ungarn.

Ferner wählte der Pariser Kongress zum ersten Male Ersatz-Mitglieder, welche jedoch in keinem einzigen Falle als Stellvertreter für die Mitglieder des Generalrats aufzutreten brauchten.

Ende 1927 bildeten die nachstehenden Kollegen den Generalrat; die Namen und Adressen der Stellvertreter werden mit angegeben.

#### Name:

C. T. Cramp, Präsident,  
Unity House, Euston Road,  
London N.W. 1.

#### Vertritt:

Eisenbahner Grossbritanniens  
und Irlands.

#### Stellvertreter:

A. G. Walkden,  
25, Euston Road, London N.W. 1.

J. Henson,  
2 Stuart Street, Cardiff.

Transportarbeiter und Seeleute  
Grossbritanniens und Irlands.

#### Stellvertreter:

J. T. Clatworthy,  
13, Bute Crescent, Cardiff.

J. Döring, Vize-Präsident,  
Michaelkirchplatz 1,  
Berlin S.O. 16.

Transportarbeiter und Seeleute  
Deutschlands.

**Name:**

**Stellvertreter:**

O. Schumann,  
Michaelkirchplatz 1,  
Berlin S.O. 16.

H. Jochade,  
Rankestrasse 4, Berlin W. 50.

**Stellvertreter:**

F. Scheffel,  
Rankestrasse 4, Berlin W. 50.

M. Bidegaray,  
211, Rue Lafayette, Paris (Xe).

**Stellvertreter:**

E. Vignaud,  
59, Bd. de la Fraternité,  
Nantes (Loire Inférieure).

K. Maxamin,  
Ul. Czerwonego Krzyza L. 20,  
Dom Wlasny, Warschau.

**Stellvertreter:**

N. Issaïeff, Sekretär des  
Balkansekretariats der I.T.F.,  
44, Rue Kn. Klémentina, Sofia.

J. Tomschik,  
Margaretenstrasse 166,  
Wien V/1.

**Stellvertreter:**

R. Bratschi,  
Effingerstrasse 19, Bern.

T. Gómez,  
Casa del Pueblo, Piamonte 2,  
Madrid.

**Stellvertreter:**

F. Cordero, \*)  
Casa del Pueblo, Piamonte 2,  
Madrid.

Ch. Lindley,  
Barnhusgatan 16, Stockholm.

**Vertritt:**

Eisenbahner Deutschlands.

Frankreich und Luxemburg.

Balkanländer, Polen, Randstaa-  
ten und Tschechoslowakei.

Oesterreich, Schweiz und  
Ungarn.

Portugal, Spanien und  
Südamerika.

Dänemark, Finnland, Island,  
Norwegen und Schweden.

\*) im Januar 1928 gestorben.



**Name:**

**Vertritt:**

**Stellvertreter:**

Th. Pedersen,  
Halmtorvet 4, Kopenhagen.

C. Mahlman,  
Brouwersvliet 30, Antwerpen.

Belgien und Holland.

**Stellvertreter:**

S. Romain,  
26, Place St. Lambert, Lüttich.

G. Sardelli,  
6, Avenue de Corbéra,  
Paris (XIIIe).

Italien.

Edo Fimmen, Generalsekretär.

N. Nathans, 2. Sekretär.

Der Generalrat kam in Jahre 1926 zweimal zusammen, und zwar am 1. und 2. April in Amsterdam und am 13., 14. und 17. September in Paris (während des Kongresses); am 8., 9. und 10. August 1927 wiederum in Paris anlässlich des I.G.B.-Kongresses.

Den Mitgliedern und Ersatz-Mitgliedern des Generalrats sind sämtliche Tätigkeitsberichte, Veröffentlichungen und wichtige Zirkulare fortwährend zugeschildt worden, sodass sie von allen wichtigen Ereignissen innerhalb der I.T.F. regelmässig unterrichtet worden sind.

### **Beschwerden gegen den Generalsekretär.**

Anlässlich einer auf dem Pariser Kongresse von der belgischen Delegation gegen die politische Tätigkeit Fimmens eingebrachten Beschwerde und der darauf folgenden Diskussion einigte sich der Kongress auf eine vom Genossen Scheffel namens der Delegationen Deutschlands, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Polens und Luxemburgs, sowie des österreichischen Gewerkschafts-Verbandes eingebrachte Erklärung, in der es heisst, dass die von den belgischen Genossen auf dem Kongresse gegen Fimmen erhobenen Beschwerden einen klaren Tatbestand nicht ergeben haben und dass deshalb die Exekutive und der Generalrat beauftragt werden, diese Angelegenheit zu untersuchen. Ergebe sich eine einwandfreie Bestätigung der Beschwerden und sei eine weitere Tätigkeit Fimmens mit den Interessen der I.T.F. unvereinbar, so hätten die genannten Instanzen eine Neuwahl vorzubereiten und nach einem geeigneten Vertreter Umschau zu halten.

Auf Grund dieser vom Kongress zum Beschlusse erhobenen

Erklärung beauftragte das Exekutivkomitee in seiner am 31. Januar und 1. Februar 1927 abgehaltenen Sitzung den holländischen Ausschuss, dem der Genosse Cramp als Vorsitzender beigegeben wurde, die ganze Angelegenheit zu untersuchen. Die Kommission wandte sich darauf zunächst an die Organisationen der Eisenbahner, Transportarbeiter und Strassenbahner Belgiens, dann an die Organisationen der Eisenbahner, Transportarbeiter, Hafendarbeiter Frankreichs und an die Verbände der Eisenbahner und Hafendarbeiter Hollands, da ausser der belgischen Eisenbahner-Organisation Delegierte der holländischen und französischen Organisationen sich auf dem Kongresse den vom belgischen Eisenbahner-Verband vorgebrachten Beschuldigungen angeschlossen hatten, und bat dieselben, ihre Klagen und Anschuldigungen nochmals schriftlich zu wiederholen. Die Verbände der belgischen Transportarbeiter, der belgischen Strassenbahner und der französischen Transportarbeiter teilten mit, dass sie gegen Firmen keine Beschwerden vorzubringen hätten, während die französische Hafendarbeiter-Föderation überhaupt nicht antwortete. Die von den anderen Organisationen eingebrachten Beschwerden wurden von der Kommission untersucht, die dem Generalrat nachfolgenden Bericht erstattete:

„In Ausführung des Beschlusses des Pariser Kongresses hinsichtlich der Beschwerden gegen den Generalsekretär beschloss das Exekutivkomitee bei seiner Zusammenkunft in Utrecht im Februar d.J., dass der holländische Ausschuss unter der Leitung des Kollegen Cramp eine Nachforschung hinsichtlich der vorgebrachten Beschuldigungen anstellen und dem Generalrat zu seiner Information einen Bericht erstatten solle.

Abschriften der in dieser Hinsicht mit den verschiedenen in Betracht kommenden Organisationen geführten Korrespondenz und der dazu eingelaufenen Berichte sind beigelegt. Berichte gingen ein von: a. dem belgischen Eisenbahner-Verband, b. dem holländischen Transportarbeiter-Verband, c. dem holländischen Eisenbahner-Verband und der französischen Eisenbahnerföderation. Die französische Transportarbeiter-Föderation, der belgische Strassenbahner-Verband und der belgische Transportarbeiter-Verband schrieben, dass sie keine Klagen vorzubringen hätten. Die französische Hafendarbeiterföderation sandte überhaupt keine Antwort.

Der Ausschuss trat am 11. und 12. Juli zusammen, wobei die folgenden Personen anwesend waren:

C. T. Cramp, Vorsitzender,

P. Moltmaker (ausgenommen Nachmittagssitzung am 11. Juli),

H. J. van Braambeek (Ersatzmann für Moltmaker am Nachmittag des 11. Juli),

J. Brautigam,  
E. Fimmen,  
N. Nathans.

Der Ausschuss zog zuerst die von dem belgischen Eisenbahnverband vorgebrachten Beschwerden in Erwägung, wobei Fimmen kurz folgendes vorgeworfen wird:

1. Disziplinlosigkeit gegenüber Beschlüssen des I.G.B.;
2. Ausschlaggebende Beteiligung an der Verlagsgesellschaft „Einheit“ in Belgien;
3. Zusammenarbeit mit Feinden des Eisenbahnverbandes;
4. Zusage in Belgien, Vorträge unter Auspizien der Einheitsgruppe abzuhalten trotz Dazwischenkunft des belgischen Gewerkschaftsbundes;
5. Nichteinhaltung des in Hamburg gegebenen Versprechens.

Der erste vorgenannte Punkt, der sich lediglich auf Fimmens Haltung in Verbindung mit den Beziehungen zwischen dem I.G.B. und der russischen Gewerkschaftsbewegung bezog, wurde mit der Beschwerde des französischen Eisenbahnverbandes verbunden, dass Fimmen für die bedingungslose Zulassung der Russen zum I.G.B. usw. gestimmt habe. Fimmen bestritt, dass er so gehandelt habe, wobei er ausführte, dass er lediglich zugunsten einer vorbehaltlosen Konferenz zwischen dem I.G.B. und den russischen Gewerkschaften zwecks Aussprache über die Möglichkeit ihres Anschlusses gestimmt habe. Er legte weiter dar, dass andere Mitglieder des allgemeinen Ausschusses des I.G.B. in gleicher Weise gesprochen und gestimmt hätten. Er war nicht der Auffassung, dass diese Handlung Disziplinlosigkeit bedeute. Er setzte weiter auseinander, dass weder das Exekutivkomitee noch der Generalrat der I.T.F. weder vor jener Sitzung noch später zu irgend einem Beschluss in der strittigen Frage gekommen seien oder sie irgendwie besprochen hätten. (Diese Feststellung wurde von allen Mitgliedern des Ausschusses anerkannt.)

Hinsichtlich Punkt 2 gab Fimmen zu, ein ausschlaggebender Anteilhaber in der Gesellschaft zu sein, aber er erklärte, dass die Gesellschaft nichts mit der Herausgabe sogenannter „Einheits“-Blätter in irgendeinem Lande zu tun habe; ihre einzige Aufgabe sei die Veröffentlichung von für die Arbeiterbewegung bedeutsamen Dokumenten. Die Gesellschaft habe bisher nur zwei Bücher herausgegeben: 1. eine holländische Übersetzung des offiziellen Berichtes über die Delegation des britischen Gewerkschaftsbundes nach Russland, der von dem Gewerkschaftskongress herrührt, und 2. einen ähnlichen Bericht einer belgischen Delegation nach Russland, und es würde binnen kurzem ein Bericht über den Kongress gegen

koloniale Unterdrückung und Imperialismus erscheinen, der Anfang dieses Jahres in Brüssel stattgefunden habe. Er bedauerte, dass der Name der Gesellschaft scheinbar zu einem Missverständnis Veranlassung gegeben habe, da sie weder direkt noch indirekt mit dem Blatte „Einheit“ zu tun habe. Der Grund für die Errichtung dieser Gesellschaft in Belgien bestand darin, das man die niedrige Währung ausnützen wollte. Es wurde niemals beabsichtigt, irgendwelche kommunistische Propaganda-Literatur zu veröffentlichen. Die Gesellschaft ist ordnungsgemäss als eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung eingetragen worden, und als solche ständen ihre Bücher zur Einsicht offen. Es war nichts Geheimen dabei vorhanden. Alle in Verbindung hiermit gemachten Beschwerden und Behauptungen, ausgenommen soweit sie sich auf die tatsächliche Errichtung der Gesellschaft und seinen Anteil daran bezögen, seien falsch. Als er von einem Mitglied des Ausschusses befragt wurde, welches seine Beziehungen zu dem belgischen Einheitsblatte wären und ob er einige Artikel dafür geschrieben hätte, erwiderte Fimmen, dass er ein enger persönlicher Freund des Herausgebers des Blattes, Kamerad Liebaers, des Sekretärs des Belgischen Bekleidungsarbeiter-Verbandes, wäre aber dass er weder eine Verantwortlichkeit für den Inhalt des Blattes trage, noch jemals einen Artikel dafür geschrieben hätte. Bei zwei Gelegenheiten jedoch habe das Blatt Artikel von ihm aus dem Mitteilungsblatt der I.T.F. übernommen.

Mit Bezug auf Punkt 3 beklagte sich Fimmen darüber, dass auf dem Pariser Kongress Kamerad Paulis, der Delegierte des belgischen Eisenbahnerverbandes, ihm die Zusammenarbeit mit einem Mann vorgeworfen habe, von dem feststehe, dass er aus jenem Verbands ausgeschlossen sei, einem gewissen Geerts. Diese Anschuldigung hätte einen sehr ungünstigen Eindruck gegen ihn (Fimmen) hervorgerufen. Paulis müsse zu jener Zeit gewusst haben, dass die Anschuldigung eine falsche war. Tatsächlich war Geerts nicht aus dem Verbands ausgeschlossen, sondern hatte auf seine Mitgliedschaft freiwillig verzichtet. Fimmen stellte fest, dass er Geerts nur durch eine Einführung bei einem belgischen sozialistischen Parlamentsmitgliede und Stadtrate und durch Liebaers kenne, die ihm erzählt haben, dass Geerts 25 Jahre hindurch ein rühriges Mitglied der belgischen Arbeiter-Partei gewesen sei, in der er verschiedene offizielle Aemter bekleidete. Es hätte den Anschein, als ob eine gewisse Animosität zwischen Geerts und bestimmten Führern des belgischen Eisenbahnerverbandes bestanden habe, eine Tatsache, deren er (Fimmen) zu jener Zeit unkundig gewesen sei; andernfalls würde er vielleicht vorsichtiger gehandelt haben. Das geeignete Verfahren für den Vorstand des belgischen Eisenbahnerverbandes wäre

gewesen, ihn entweder persönlich oder durch den Generalrat der I.T.F. oder den belgischen Vertreter in dieser Körperschaft zu warnen, anstatt des plötzlichen Auftretens vor dem Pariser Kongress mit der Anschuldigung der Zusammenarbeit mit einem Mann, von dem behauptet wurde, dass er aus dem Verbands ausgeschlossen sei.

Zu Punkt 4 gab Fimmen zu, bereit gewesen zu sein, in Belgien Vorträge über den britischen Generalstreik zu halten, aber er sei durch den Umstand verhindert worden, dass er einer Konferenz der I.T.F. in Ostende beizuwohnen hatte. Er sei niemals von einem Dazwischentreten des belgischen Gewerkschaftsbundes in Kenntnis gesetzt worden.

Zu Punkt 5 bezog sich Fimmen auf den Beschluss des Generalrats der I.T.F., den er schon dem Pariser Kongress unterbreitet hatte, wonach der Generalrat einstimmig erklärte, dass er gemäss dem in Hamburg gegebenen Versprechen gehandelt habe.

Sodann wurde der Brief der französischen Eisenbahnerföderation in Erwägung gezogen. Der Ausschuss war der Meinung, dass dieser Brief beiseite gelegt werden könnte, da er nichts enthielte, was nicht schon in Verbindung mit dem Bericht des belgischen Eisenbahnverbandes mitgeteilt sei, ausgenommen die Anschuldigung, dass Fimmen bei seinen Handlungen und schriftlichen Äusserungen nach der Vernichtung der I.T.F. „scheinbar im Interesse der III. Internationale“ strebe. Bei Bestreitung dieser Behauptung führte Fimmen aus, dass keine Beweise zu ihrer Unterstützung vorgebracht seien. Er drückte sein Bedauern aus, dass Bidegaray, wenn er ihn angreife, stets den Eindruck zu erwecken suche, dass er (Bidegaray) im Auftrage aller französischen Organisationen spräche, wohingegen Guinchards Erwiderung deutlich ergeben habe, dass dies nicht der Fall sei.

Soweit es sich um die Beschwerden holländischer Organisationen handelte, stellte sich Fimmen auf den Standpunkt, dass er als Mitglied des holländischen Gewerkschaftsbundes und der holländischen politischen Arbeiterbewegung dem Generalrat der I.T.F. für sein Auftreten in Holland nicht verantwortlich sei (die meisten Ausschussmitglieder wichen von dieser Auffassung ab), aber ungeachtet dieses Vorbehaltes sei er durchaus bereit, auf die Beschwerden zu antworten.

Kamerad Brautigam fasste die Beschwerden des holländischen Transportarbeiter-Verbandes folgendermassen zusammen:

1. Die Herausgabe des holländischen Blattes „Einheit“ unter Fimmens Verlegerschaft, sowie die Art, in der es redigiert werde (Auszüge aus diesem Blatt werden in dem Bericht dieses Verbandes gegeben).

2. Die Errichtung von Einheitsausschüssen, die Mitglieder verschiedener Organisationen umfassen, von denen einige der roten Gewerkschaftsinternationale angeschlossen sind. Dies war als „Verschwörung mit den Feinden unserer Bewegung“ gekennzeichnet worden (Kamerad Brautigam bestätigte, dass sein Verband gezwungen gewesen sei, Mitglieder solcher Ausschüsse auszuschliessen).

3. Dass Fimmen, nachdem er als Vermittler zwischen dem holländischen Transportarbeiterverband und der kommunistischen Transportarbeiterföderation aufgetreten sei, versäumt habe, die Föderation darauf hinzuweisen, dass sie ihr Versprechen durch Fortsetzung der Angriffe auf den holländischen Verband trotz des mit ihrer Zustimmung abgeschlossenen Waffenstillstandes gebrochen habe. Dies habe bei dem holländischen Verband den Eindruck erweckt, dass Fimmen mit dem Feinde unter einer Decke stecke.

In Erwiderung zu Punkt I, gab Fimmen zu, dass er einer der Herausgeber dieses Blattes und daher auch für seinen Inhalt verantwortlich sei, aber die meisten der angezogenen Artikel wären nicht von ihm selbst, sondern von anderen Leuten geschrieben, während er sich auf Reisen befand. Er wies darauf hin, dass das Blatt stets für Einheit auf der Grundlage des niederländischen Gewerkschaftsbundes eingetreten sei.

In seiner Antwort auf Punkt 2 stellte er fest, dass die Tätigkeit der Anhänger der Einheitsbewegung durchaus auf die Durchführung der Einheit innerhalb der der Amsterdamer Internationale angeschlossenen Gewerkschaften gerichtet sei. Als im Oktober 1926 die Kommunisten versuchten, die Führung in den Einheitsausschüssen zu erlangen, sei dies dank seinem Dazwischentreten verhindert worden. In Antwort auf Brautigams Beschwerde, dass sein Verband gezwungen gewesen sei, Mitglieder der Einheitsausschüsse auszuschliessen, erwiderte Fimmen, dass die betreffenden Personen nicht länger Mitglieder solcher Ausschüsse geblieben wären. Sie seien ausgetreten, hätten sich den Kommunisten angeschlossen und griffen nun seine Politik an. Er bestritt energisch, dass seine Betätigung den Feind kräftigte. Er war immer bestrebt, die der Amsterdamer Internationale angehörenden Gewerkschaften zu unterstützen und die Einheit innerhalb derselben zur Durchführung zu bringen. Kein Mensch würde grimmiger von dem holländischen linken Flügel angegriffen als er selbst.

Mit Bezug auf Punkt 3 seien die Verhandlungen auf einen toten Punkt gekommen, und infolge des Generalstreikes, seiner Krankheit und der Vorbereitung des Pariser Kongresses sei es ihm unmöglich gewesen, die Sache wieder aufzunehmen. Er bedauerte, dass in der Zwischenzeit verschiedene Sitzungen des

Ausschusses der I.T.F. stattgefunden haben und dass Brautigam und andere Delegierte des holländischen Transportarbeiterverbandes jede Gelegenheit gehabt hätten, die Sache dort oder auf dem Pariser Kongress weiterzuführen, aber dies nicht getan hätten. Der Vorwurf der Verschwörung mit dem Feind sei eine Beschimpfung.

Bei der Behandlung des Berichtes des holländischen Eisenbahnerverbandes hob Van Braambeek hervor, dass wenn Fimmen in Versammlungen spreche, er den allgemein in der holländischen Gewerkschaftsbewegung anerkannten Auffassungen nicht genügend Rechnung trage und infolgedessen Uneinigkeit säe und den Feind mit Material beliebere, womit dieser die Bewegung angreife. Er sagte, dass Fimmen auf Zusammenkünften von Ortsgruppen des Eisenbahnerverbandes gesprochen und die Politik der Gewerkschaftsinternationale kritisiert habe. Er habe versucht auf eine unorganisatorische Weise die Politik und Taktik der holländischen Arbeiterbewegung zu ändern.

Fimmen erwiderte, dass er als Mitglied der holländischen Arbeiterbewegung seiner Auffassung nach bei Einladungen berechtigt sei, so zu verfahren, dass er seinen Auffassungen bezüglich der internationalen Arbeiterbewegung Ausdruck gebe. Er nahm für sich in Anspruch, dass er niemals für Einheitsausschüsse oder ähnliche Körperschaften sondern nur für Gewerkschaftskartelle und Ortsgruppen gesprochen habe. Er wies die Unterstellung zurück, dass dies seine einzige Tätigkeit in der holländischen Gewerkschaftsbewegung sei. Als er vom holländischen Transportarbeiterverband eingeladen wurde, habe er bei einigen seiner Propagandazusammenkünfte gesprochen, und er sei durchaus bereit gewesen, dem Eisenbahnerverband einen ähnlichen Dienst zu erweisen. Er bezog sich auf seine Erklärung in Hamburg, in der er Freiheit des Gedankens und der Rede forderte und beanspruchte, dass er mindestens in seinem eigenen Lande zu dieser Freiheit berechtigt sei.

Van Braambeek wünschte, dass ein Brief, den sein Verband am 23. April 1925 an den Generalrat gesandt, aber später wieder zurückgezogen hatte, dem Bericht, der an die Mitglieder des Generalrats gesandt werden würde, beigefügt werden solle. Obwohl der Verband davon in Kenntnis gesetzt worden war, dass nur im voraus eingesandte schriftliche Beschwerden behandelt werden könnten, wurde der Bitte einstimmig zugestimmt.

Der Ausschuss beschloss, dass die Mitglieder des Generalrates gefragt werden sollten, ob sie wünschten, dass ein Delegierter des belgischen Eisenbahnerverbandes eingeladen wer-

de, der nächsten Sitzung des Generalrates beizuwohnen, um eine Erläuterung seines Berichtes zu geben.

Der Ausschuss hofft, dass die obige Aufstellung der seitens der verschiedenen Verbände vorgebrachten Punkte und Fimmens Antworten dazu beitragen werden, die fragliche Materie zu klären, und es dem Generalrat möglich machen werden, ein Urteil gemäss dem Beschluss des Pariser Kongresses zu fällen.

C. T. CRAMP.  
J. BRAUTIGAM.  
P. MOLTMAYER.  
E. FIMMEN.  
N. NATHANS.

\* \* \*

Der belgische Eisenbahnverband war gebeten worden, zu der Sitzung des Generalrats einen Vertreter zu entsenden, um sich evtl. nochmals zu den Beschwerden zu äussern. Dieser Verband leistete der Einladung Folge und entsandte den Kollegen Paulis, der auch auf dem Kongress in Paris die Beschwerden erhoben hat. Die Besprechungen im Generalrat führten zur Annahme folgender, vom Kollegen Döring vorgeschlagenen Resolution:

„Der Generalrat hält es mit den Grundsätzen der I.T.F. als einer Föderation freier, den Landesorganisationen angeschlossener Gewerkschaften für unvereinbar, dass die von der I.T.F. angestellten Sekretäre sich an Unternehmungen und Veranstaltungen beteiligen oder mitwirken, die diesen Grundsätzen entgegenstehen.

Um eine Schädigung der angeschlossenen Organisationen zu verhindern und um einem Richtungsstreit in der I.T.F. vorzubeugen, verlangt der Generalrat von den Sekretären die uneingeschränkte Anerkennung und bedingungslose Befolgung dieser Grundsätze.

Im vorliegenden Falle verlangt der Generalrat von Fimmen die Lösung seiner Verbindung mit den Institutionen, derentwegen Beschwerde erhoben worden ist, bis zum Jahresschluss 1927.“

In der Sitzung des Exekutivkomitees, die am 1. Dezember 1927 in Wien abgehalten wurde, erklärte Fimmen, dass er dabei sei, den in der Resolution niedergelegten Wünschen des Generalrats zu entsprechen und dass er vom 1. Januar 1928 ab nicht nur die Schriftleitung des von ihm herausgegebenen Blattes „De Eenheid“ niederlege, sondern auch die Verbindungen mit der Einheitsbewegung in Holland und anderen Ländern gelöst habe. Dasselbe gelte für seine Zugehörigkeit zur Internationalen Arbeiterhilfe. Ferner erklärte er, dass er versuche, die Aktien der Verlagsgesellschaft „l'Unité“ in Brüssel zu veräussern und dass er, bis ihm das



gelingen sei, sich dafür verpflichte, dass die Verlagsgesellschaft keine neuen Publikationen herausgeben werde. Bezüglich seiner Zugehörigkeit zur „Liga gegen koloniale Unterdrückung“, gegen deren Mitgliedschaft auf dem Kongresse in Paris keine Beschwerde erhoben, die aber in der Sitzung der Exekutive in Wien beanstandet worden war, erklärte er sich bereit, sich im Hintergrund dieser Liga zu halten und nicht als Mitglied derselben hervorzutreten. Die Exekutive war mit der Erklärung Fimmens einverstanden.

### B. Exekutivkomitee.

Wie im Generalrat wurde Kollege Forstner auch im Exekutivkomitee infolge Beschluss des Pariser Kongresses vom Genossen Tomschik ersetzt.

Am Ende der Berichtsperiode war das Exekutivkomitee wie folgt zusammengesetzt:

C. T. Cramp, Präsident.	Ch. Lindley.
J. Döring, Vize-Präsident.	Edo Fimmen, Generalsekretär.
M. Bidegaray.	N. Nathans, 2. Sekretär.
J. Tomschik.	

Ausser den Sitzungen des Generalrats, denen auch die Mitglieder des Exekutivkomitees beiwohnten, fanden folgende Zusammenkünfte des Exekutivkomitees statt: am 19. und 20. Juli 1926 in Amsterdam, am 31. Januar und 1. Februar 1927 in Utrecht, am 30. November und 1. Dezember 1927 in Wien und am 14. und 15. April 1928 in Rotterdam.

Auf dem Pariser Kongress wurde beschlossen, dass von den Sekretären nur der Generalsekretär Stimmrecht im Exekutivkomitee hat.

### C. Ausschuss.

An der Zusammensetzung des Ausschusses hat sich nichts geändert. Er besteht aus den Kollegen J. Brautigam und P. Moltmaker, und den Genossen A. Kievit und H. J. Van Braambeek als Stellvertretern.

Die Ausschussmitglieder wohnten regelmässig den Sitzungen des Exekutivkomitees und des Generalrats bei, jedoch ohne Stimmrecht.

## Kapitel III.

---

### Das Sekretariat der I.T.F.

Die Einteilung der I.T.F. in verschiedene Sektionen war bereits im Statutenentwurf, der im Jahre 1919 ausgearbeitet wurde, vorgesehen. Wenn ein internationales Berufssekretariat wie das unsrige erspriessliche Arbeit für die verschiedenen in ihm vertretenen Berufsgruppen verrichten soll, muss allmählich etwa wie bei den nationalen Einheitsorganisationen eine Dezentralisation durchgeführt werden. Die Aufgaben, welche wir in Hinsicht auf die vielfachen beruflichen Besonderheiten zu lösen haben, erfordern technische Kenntnisse, die nur durch lange Erfahrung und regelmässige Verfolgung der Fachpresse sowie durch Einberufung von Spezialkonferenzen gesammelt werden können. Seit dem Jahre 1922 ist die I.T.F. praktisch dabei, diese Sektionen auszubauen, welche Arbeit nur allmählich vollendet werden kann. In der abgelaufenen Berichtsperiode hat sie für die verschiedenen Berufsgruppen Mitarbeiter aus ihrem Personal bestimmt. Obwohl diese beim heutigen Personalbestand nicht in der Weise tätig sein können wie es erforderlich wäre, so ist es doch jedenfalls möglich gewesen, immer mehr praktische Arbeit zu verrichten, was aus den Berichten der Sektionen zur Genüge hervorgeht. Allerdings war das nur durch eine starke Inanspruchnahme unseres Personals möglich. Mehr kann aber bei dem heutigen Stand unserer Finanzen nicht geleistet werden. Eine Verbesserung wäre auch durch den Beitritt einer Anzahl bedeutender Organisationen zur I.T.F. oder durch Steigerung der Einnahmen in anderer Weise denkbar. Neben den speziellen Arbeiten mussten natürlich auch die allgemeinen Aufgaben erledigt werden. Es waren die regelmässig erscheinenden Veröffentlichungen fertigzustellen, die durch eine zu Propagandazwecken herausgegebene neue spanische Ausgabe des Mitteilungsblattes bereichert wurden.

Nachstehend folgen die Berichte der Sektionen sowie eine Uebersicht über den Publikations- und Informationsdienst.

## A. Die Eisenbahnersektion.

Das Sekretariat hat auch in den verflossenen zwei Jahren die Verwirklichung der Programmpunkte angestrebt, welche sich uns im heutigen Stadium des internationalen Kampfes für die Verbesserung der Lebenslage des Eisenbahnpersonals aufdrängen, nämlich:

1. Mitbestimmungsrecht des Personals bei den Beschlüssen der Unternehmer-Internationale, welche das Personal und dessen Arbeitsverhältnis betreffen.
2. Durchführung von Sicherheitsmassnahmen, die nur international getroffen werden können (z.B. die automatische Kuppelung) und Schutz des Personals gegen die Folgen der technischen Neuerungen (Elektrifizierung).
3. Unterstützung schwacher, verfolgter oder kämpfender Organisationen.
4. Erteilung von Auskünften und Sammlung von Material über die in anderen Ländern geltenden Arbeitsbedingungen.
5. Förderung des Internationalen Gedankens und des Solidaritätsgefühls unter den Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen.

Soweit die Forderung auf ein Mitbestimmungsrecht in Betracht kommt, haben wir, teils auf Grund der Beschlüsse des Pariser Vollkongresses unsere Bemühungen fortgesetzt, um zu erwirken, dass die verschiedenen wichtigen internationalen Probleme, vor welche sich der Eisenbahnbetrieb und das Personal gegenwärtig gestellt sehen, zum Gegenstand einer gemeinsamen internationalen Konferenz von Direktionen, Regierungen und Personalvertretern gemacht werden.

Bisher sind unsere Bemühungen zur Einberufung einer derartigen Sonderkonferenz, die unter Führung des Internationalen Arbeitsamtes stehen soll, erfolglos gewesen. Ferner ist auch unsere Bitte an die internationale Organisation der Direktionen, Personalvertreter in die von ihr zwecks Studium des Problems der automatischen Kuppelung ernannten Kommission aufzunehmen, aus formellen Gründen abgewiesen worden. Trotzdem haben wir in der angedeuteten Richtung weitergearbeitet und die I.T.F. kann es zweifellos als Resultat ihrer jahrelangen Arbeit betrachten, dass nun endlich auf die Tagesordnung der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zu Genf die Frage der automatischen Kuppelung als Unterteil des Punktes „Unfallverhütung in gewerblichen Betrieben“ zu stehen kam.

In einer vom Sekretariat eigens für diese Konferenz ausgear-

beiteten Denkschrift wird erneut geltend gemacht, dass auch auf internationalem Gebiete das Personal nicht mehr länger zur Unmündigkeit verurteilt sein darf. Ein von uns für die Konferenz eingereicherter Vorschlag bezweckt, das Problem der automatischen Kuppelung, das schon Jahrzehnte lang studiert wird, durch Einsetzung einer gemeinsamen Kommission praktisch und schnell zu lösen.

Auf Grund vorliegender Beschlüsse ist der Konferenz vom Sekretariat auch ein Bericht über die Gefahren für die Sicherheit des Personals infolge der Besetzung von Lokomotiven und Motorwagen bei der Eisenbahn mit einem Mann sowie ein Vorschlag auf Vornahme einer diesbezüglichen internationalen Erhebung durch das I.A.A. unterbreitet worden.

In der Richtung der geschilderten Bestrebungen geht auch ein Antrag des Exekutivkomitees für den Stockholmer Kongress, wonach zu dem nächsten, im Jahre 1930 in Madrid abzuhaltenden Kongress der Internationale der Eisenbahnen, dem Regierungsvertreter beiwohnen werden, auch Vertreter des Eisenbahnpersonals entsandt werden sollen.

Wir glauben keinesfalls, dass nur durch derartige Besprechungen dem Personalinteresse gedient wäre — das ist und bleibt eine Machtsfrage —, sie sind aber zweifelsohne von Bedeutung, und ausserdem ist der heutige Zustand, wo die Direktionen international Beschlüsse fassen, denen das Personal nachzukommen hat, ohne auch nur seine Stimme dabei geltend machen zu können, zu sehr überlebt, als dass er länger andauern könnte. Die I.T.F. wird dagegen weiterhin ankämpfen, bis auch international das volle Mitbestimmungsrecht des Personals gesichert ist.

Wiederholt musste die I.T.F. in dieser Berichtsperiode für verfolgte oder in Kämpfe verwickelte Kameraden in die Schranke treten; zunächst in der allgemeinen Frage des Koalitionsrechtes auf der Arbeitskonferenz vom Jahre 1927. Das Sekretariat legte dieser Konferenz eine ausführliche Denkschrift vor über die Verfolgungen, denen die Arbeiterschaft insbesondere aber die Eisenbahnerschaft in verschiedenen Ländern ausgesetzt ist. Man wird sich jedoch erinnern, dass die Reaktion auf dieser Konferenz so mächtig auftrat, dass statt der dort geforderten Einhaltung der Bestimmungen des Friedensvertrages noch mehr Verschlechterungen des Koalitionsrechtes zu befürchten waren, weshalb man es schliesslich für am besten hielt, die ganze Frage von der Tagesordnung der Konferenz abzusetzen.

Das Sekretariat wandte sich ferner zu Gunsten des Eisenbahnpersonals in *Palästina*, welches allerlei Schikanen ausgesetzt war, an die Direktion, während die englischen Kameraden auf unsere Bitte hin ihren Einfluss bei der englischen Regierung geltend machten.

Wiederholte Male haben wir uns für die *ungarischen* Eisenbahner beim Internationalen Arbeitsamt ins Zeug gelegt, weil die ungarische Regierung öfters versprochen hat, den Arbeitern wieder das Koalitionsrecht zu gewähren, sich aber daran nie kehrte.

Bei der *jugoslawischen* Regierung protestierten wir telegraphisch und schriftlich gegen die Verfolgung der Organisation; auch die Verbände einer Reihe von Ländern hatten hiergegen bei den betreffenden Gesandtschaften der jugoslawischen Regierung Protest erhoben, worauf das Organisationsverbot aufgehoben wurde. Nun folgte aber eine noch schlimmere persönliche Verfolgung, die in der Entlassung ihres Sekretärs aus dem Eisenbahndienst ihren Höhepunkt erreichte. Der finanziellen Unterstützung ist es mit zuzuschreiben, dass unsere Kameraden nunmehr imstande sind, ihre Organisation trotz der Verfolgungen fortzuführen.

Auf ein Ersuchen der *griechischen* Organisation wandten wir uns an die griechische Regierung, um die Wiedereinstellung der Teilnehmer am Streik bei den thessalischen Eisenbahnen vom Jahre 1925 zu erwirken. Wir erhielten darauf die erfreuliche Mitteilung, dass dieser Bitte entsprochen wurde.

Weitere Unterstützung wurde den *britisch-indischen* Eisenbahnern anlässlich der Aussperrung bei der Bengal-Naghpur-Eisenbahn zuteil, u. zw. durch Bereitstellung von Mitteln (Siehe Kapitel Aktionen) sowie durch Vorstelligwerden unseres Vorsitzenden bei den britischen Behörden.

Da sich die Unterstützungsbewegung der I.T.F. für unsere *italienischen* Kameraden nicht nur auf das Eisenbahnpersonal erstreckte, fällt diese ausserhalb des Rahmens dieses Sektionsberichtes.

\* \* \*

Durch das Mitteilungsblatt, den Pressebericht sowie durch Veröffentlichung der Ergebnisse besonderer Erhebungen hat das Sekretariat versucht, über die *Lohn- und Arbeitsverhältnisse* in den einzelnen Ländern möglichst vollständige Aufklärung zu geben.

In der abgelaufenen Berichtsperiode hat die Eisenbahnersektion bei den Veröffentlichungen im Mitteilungsblatt ihr Augenmerk vor allem gerichtet auf die Arbeitsbedingungen, den Kampf um die Verkürzung der Arbeitszeit, den Einfluss der Elektrifizierung, auf die Arbeitsbedingungen, den Wettbewerb zwischen Auto und Eisenbahn, die Krankenunterstützung, das Pensionswesen, das Koalitionsrecht und auf die Kampfmethoden der Eisenbahnergewerkschaften. Umfassende Berichte wurden veröffentlicht über die Arbeitszeitregelung in der Schweiz, Holland, Tchechoslowakei, Niederländisch-Indien, Frankreich und Deutschland. Die Artikel-

serie über die Arbeitsbedingungen wurde fortgesetzt durch Veröffentlichung von Berichten über Ungarn, Polen und Palästina. Soweit uns zuverlässiges Zahlenmaterial zur Verfügung stand, haben wir auch Statistiken von internationaler Bedeutung veröffentlicht.

Im Jahre 1926 erfolgte die Herausgabe einer weiteren Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, enthaltend Berichte über Russland, Estland, die Tschechoslowakei und Bulgarien. Davon wurden insgesamt 1434 Exemplare verkauft.

Gemäss eines Beschlusses des 1925 in Bellinzona abgehaltenen Internationalen Eisenbahner-Kongresses haben wir eine Erhebung über den Stand der Dienst- und Ruhezeiten durchgeführt, deren Ergebnis ebenfalls im Mitteilungsblatt und falls möglich später noch in Broschürenform veröffentlicht wird.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die Mitarbeit der Organisationen sowohl hinsichtlich der regelmässigen Berichterstattung für unsere Veröffentlichungen als auch der Beantwortung von Fragebogen und sonstigen Anträgen besser sein dürfte. Dasselbe gilt hinsichtlich der Verbreitung der I.T.F.-Veröffentlichungen unter die Mitglieder der Organisationen selbst. Wir wollen hierbei jedoch nicht unterlassen, festzustellen, dass die Eisenbahnverbände in dieser Beziehung an der Spitze stehen.

Interesse seitens der Eisenbahnunternehmen für unser Mitteilungsblatt und sonstige Veröffentlichungen wurde durch Einsendung von Bestellungen bezeugt, die wir durch Vermittlung der angeschlossenen Organisationen in dem betreffenden Lande ausführten.

Das Sekretariat wird regelmässig um Auskunft über die verschiedensten Gegenstände angegangen. In vielen Fällen hatten wir die gewünschten Daten in unserer eigenen Dokumentationsabteilung zur Hand.

Dass die Erteilung von Informationen auch von nicht angeschlossenen Organisationen geschätzt wird, geht daraus hervor, dass uns die australische Eisenbahner-Organisation in Anerkennung der von der I.T.F. geleisteten Arbeit einen Betrag von £ 10 zukommen liess. Wir haben diese Summe vorläufig als Beitrags-Teilzahlung betrachtet, da wir hoffen, dass genannte Organisation mit ihrem Beitritt nicht mehr lange auf sich warten lässt.

\* \* \*

Auf eine aus den Vereinigten Staaten eingegangene Bitte hin sandte das Sekretariat einen ausführlichen Artikel über die Geschichte, die Bestrebungen und die Einrichtung der I.T.F., der in fast allen Blättern der Eisenbahner-Organisationen der Vereinigten Staaten aufgenommen wurde. Auch das Organ der Eisenbahndirektion hat einen Artikel über die I.T.F. gebracht. Hoffen wir,

dass das erhöhte Interesse für unser Berufssekretariat innerhalb nicht allzulanger Zeit zum Anschluss unserer Kameraden aus dem neuen Weltteil führen wird.

\* \* \*

Um die persönlichen Beziehungen unter den Mitgliedern der bei der I.T.F. angeschlossenen Organisationen zu fördern, haben wir u. a. stets darnach getrachtet, die Verbände zu veranlassen, sich gegenseitig zu ihren Tagungen einzuladen, was jetzt immer häufiger geschieht. Wir sind auch ferner beim Austausch von Kindern zur Verbringung der Ferien im Auslande oder zu anderen Zwecken behilflich gewesen. Ferner haben wir einige Male bei Reisen von Mitgliedergruppen ins Ausland vermittelt; desgleichen bei der Entsendung einer Gruppe Kinder holländischer Eisenbahner in Nationalkostümen zu dem Eisenbahn-Jubiläum in Goole (England).

Das Sekretariat hat geglaubt, den Austausch von Organisationsmitgliedern oder deren Kinder zu Ferien- oder Sprachstudienzwecken systematisch organisieren zu müssen, weshalb es Anfang 1928 an alle angeschlossenen Organisationen ein Rundschreiben ausschickte. In dem erwähnten Austausch sehen wir insbesondere für das Eisenbahnpersonal, dem in vielen Ländern Freifahrt gewährt wird, ein geeignetes Mittel zur Förderung und Festigung des internationalen Gedankens.

Wie bereits früher wiederholt zum Ausdruck gebracht, erachten wir die Abhaltung gemeinsamer Versammlungen in Grenzorten für ebenso nützlich; ausserdem hegen wir noch stets Pläne betr. des Austausches von Verbandsvertretern unter den Hauptverwaltungen, Errichtung internationaler Ferienheime, Beschäftigung von Verbandsvertretern im I.T.F.-Sekretariat, — alles Pläne, bis zu deren Verwirklichung noch einige Zeit vergehen wird.

In diesem Abschnitt über die persönlichen Beziehungen darf nicht vergessen werden, die Tournee unseres Vorsitzenden zu erwähnen, die er einer Einladung zufolge im Jahre 1927 unter dem kanadischen Eisenbahnpersonal gemacht hat.

Die Mitgliederzahl der Eisenbahnersektion weist in der Berichtsperiode — zum ersten Mal seit der Wiedererrichtung der I.T.F. — einen Mitgliederrückgang auf, u. zw. von 1.298.151 per 1. Januar 1926 auf 1.197.251 per 1. Januar 1928 (wobei in Fällen, da uns Zahlen noch fehlen, die für das vorige Jahr angegebenen zugrundegelegt sind). Die Ursache davon ist bei der englischen Bewegung zu suchen, wo einesteils die Organisation der Lokomotivführer und Heizer nach dem grossen Streik im Jahre 1926 geglaubt hat, aus finanziellen Gründen aus der I.T.F. austreten zu sollen und

andernteils ein nicht unbedeutender Rückgang des Mitgliederbestandes der übrigen angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen zu verzeichnen war. Wir sind aber davon überzeugt, dass diese Erscheinung nur vorübergehend, ja sogar von *kurzer* Dauer sein wird. Die Eigenschaften, welche unsere britischen Kollegen in ihrem heldenhaften Kampfe 1926 an den Tag legten, sind uns eine Garantie dafür, dass ihre Organisationen binnen kurzem nicht nur moralisch, sondern auch numerisch stärker als je zuvor sein werden. Die Kollegen in der N.U.R. (allgemeiner Verband) und der A.S.L.F. (Föderation des Lokomotivpersonals), welche letztere wir bald wieder in unseren Reihen zu sehen hoffen, werden sich gewiss nicht zurückgesetzt fühlen, wenn wir vor allem der R.C.A. (Verband der Eisenbahnkanzlisten) unsere Anerkennung dafür aussprechen, was sie mit ihrem schwierigen Mitgliedermaterial während des grossen Streikes — des ersten, den sie mitmachte — geleistet hat. Sie ist auch bei der Abwehrbewegung gegen die reaktionäre Gesetzgebung aus der Zeit nach dem Streik — es sei auf die Schwierigkeiten hinsichtlich Teilnahme an den politischen Fonds hingewiesen — sicherlich nicht ins Hintertreffen geraten.

Gründe zur Dankesbezeugung gegenüber der R.C.A. sind aber auch in anderer Hinsicht gegeben. Auf der Internationalen Konferenz des Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonals, welche die I.T.F. am 30. und 31. März 1926 in Amsterdam abgehalten hat und auf der ca. 130.000 angeschlossene und ca. 23.000 nicht angeschlossene Eisenbahnangestellte vertreten waren, dienten die Vertreter der R.C.A. durch ihr Verhalten allen Eisenbahnangestellten, die sich durch Ständesdünkel oder Erwägungen anderer Art abseits vom Kampfe ihrer Klasse halten, zum leuchtenden Vorbild. Die Rede eines der R.C.A.-Vertreter bot eine Menge wertvoller Argumente für die klassenbewusste Organisation dieser Gruppe der Kopfarbeiter. Auf der Konferenz kam andererseits durch das Vorgehen unserer britischen Kollegen in aller Deutlichkeit zum Ausdruck, dass das sog. Internationale Dokumentations-Büro, welches von einigen Angestelltenverbänden errichtet wurde, ein Sammelpunkt rein konservativer und reaktionärer Beamten ist. Dieses „Büro“ kann niemals in der Lage sein, wirklich internationale Arbeit zu leisten und es erschwert praktisch das so notwendige Zusammenwirken von Kräften der verschiedenen Gruppen des Eisenbahnpersonals. Wer die Arbeiterklasse nicht bekämpfen will, meidet eine solche Gesellschaft.

\* \* \*

Schliesslich sei noch an die Bemühungen des Sekretariats zwecks Schaffung eines Beirats der Eisenbahner-Sektion erinnert, der aus Vertretern der angeschlossenen Organisationen bestehen und zu bestimmten Zeiten zur Besprechung besonderer Gruppenangelegenheiten zusammentreten soll. Unsere Bemühungen in dieser Richtung



haben bisher noch zu keinem befriedigenden Resultate geführt. Die Organisationen erachten den heutigen Gang der Dinge anscheinend für so gut, dass sie die Führung vollständig dem Sekretariat überlassen wollen. Das wäre in der Tat sehr schmeichelhaft; trotzdem hoffen wir im Hinblick auf die stets wachsende Zahl der Probleme, die vor dem international organisierten Eisenbahnpersonal auftauchen, dass in nicht allzulanger Zeit, ähnlich wie die bereits für die Seeleute, Kraftfahrer und Hafendarbeiter innerhalb der I.T.F. bestehenden Körperschaften, auch ein Beirat für das Eisenbahnpersonal eingesetzt werden möge. Dies kann, da die Mitarbeit der Organisationen intensiver sein würde, dem Werk der Internationale nur zugute kommen.

## B. Die Seeleutesektion.

Die Seeleutesektion der I.T.F. hat in dem Zeitabschnitt, über den sich dieser Bericht erstreckt, eine rege Tätigkeit entfaltet.

Am 18. und 19. Januar 1926 fand in Amsterdam eine gemeinsame Sitzung von Vertretern des Seeleute-Beirats der I.T.F. mit drei Vertretern des nicht zur I.T.F. gehörigen englischen Landesverbandes der Seeleute und Heizer statt, die auch den Internationalen Seeleute-Verband Amerikas vertraten.

In dieser Sitzung wurde einstimmig ein Programm zwecks internationaler Einführung der 48-Stundenwoche auf See für alle Seeleute aufgestellt, zu dessen Verwirklichung die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen den Propagandafeldzug für eine internationale Regelung der Arbeitszeit an Bord führen.

Der Seeleute-Beirat trat 1926 drei Mal zusammen: im Januar und März in Amsterdam und im Juni — am Vorabend der 9. Internationalen Arbeitskonferenz —, in Genf. Auch 1927 tagte der Seeleute-Beirat drei Mal, u. zw. am 21. und 22. Februar in Amsterdam, am 18. und 19. Mai in Antwerpen und am 15. und 16. September in Kopenhagen.

Auf sämtlichen Sitzungen bildete die Propagandabewegung für die Eroberung der 48-Stundenwoche den Hauptgegenstand der Beratungen.

Die am 18. und 19. Januar 1926 abgehaltene Sitzung, in welcher das Programm aufgestellt wurde, ernannte eine aus J. Henson, F. Köhler, J. Brautigam und dem Sekretär bestehende Kommission, die mit der Leitung des Internationalen Arbeitsamtes im Hinblick auf die Haltung der I.T.F. und ihrer Mitgliedsorganisationen auf der im Juni des selben Jahres stattfindenden 9. Internationalen Arbeitskonferenz eine Besprechung abhalten sollte. Obwohl diese eine Internationale Maritime Konferenz war, sollte sie das für die Seeleute wichtigste Problem, die gesetzliche Verkürzung und Regelung des Arbeitstages, nicht behandeln. Dadurch hatte sie für die

Vertreter der bei der I.T.F. angeschlossenen Organisationen jegliche Bedeutung verloren.

In einer Unterredung mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, die am 25. Februar 1926 stattfand, wurde die Sache auseinandergesetzt und energisch vertreten, mit dem Resultat, dass man Mittel und Wege fand, durch welche das Problem, wenn nicht 1926, so doch auf einer bald darauffolgenden Arbeitskonferenz behandelt werden sollte.

Auf der Arbeitskonferenz selbst bildeten die Delegierten und technischen Berater, die von I.T.F.-Organisationen entsandt wurden, eine geschlossene Gruppe, die regelmässige Sitzungen und Vorbesprechungen abhielt, wodurch sie in den Sitzungen der Arbeitergruppe, in den Kommissionssitzungen und auf der Tagung der Arbeitskonferenz selbst starken Einfluss gewann. Diesem Umstand ist es mit zu verdanken, dass die Paritätische Maritime Kommission vollständig erneuert und von Arbeitnehmerseite ausschliesslich mit Vertretern besetzt wurde, die durch die I.T.F. als Kandidaten angewiesen worden waren, nachdem sie erklärt hatten, sich unter deren Leitung zu stellen. Als Vertreter der Arbeiter haben z. Zt. in dieser Kommission Sitz: J. Henson, F. Köhler, S. Lundgren, Ch. Mahlman und Edo Fimmen; E. Ehlers (französische Seeleute) und A. Brandt (Internationale der Schiffsoffiziere). Ersatzmitglieder sind: F. Mas (Internationale der Schiffsoffiziere) und T. Nacasaki (japanische Seeleute).

Die Arbeitskonferenz selbst hatte einen unbefriedigenden Verlauf, was im Namen der Arbeitergruppe durch deren Vorsitzenden Beasly am Schlusse der Konferenz in scharfen Worten zum Ausdruck gebracht wurde. Bezüglich der Arbeitszeit auf See beschloss sie, den Verwaltungsrat zu ersuchen, diese Frage auf die Tagesordnung der 1928 abzuhaltenden Arbeitskonferenz zu setzen.

Die Seeleute wurden in ihren nicht allzugrossen Hoffnungen und Erwartungen hinsichtlich der Möglichkeit, mittels einer internationalen Arbeitskonferenz die 48-Stundenwoche zu erobern, durch die Ergebnisse dieser Konferenz nicht bestärkt. Der Seeleute-Beirat beschloss daher, in seiner nächsten Sitzung vor allem der Propaganda unter den Seeleuten selbst seine grösste Aufmerksamkeit zu widmen, die Seeleute wachzuschütteln, sie zu engerem gewerkschaftlichen Zusammenschluss aufzumuntern, um, wie sich Beasly auf der Arbeitskonferenz ausgedrückt hatte, „die Organisation der Seeleute national und international zu festigen und sie zu einem solchen Machtfaktor zu gestalten, dass sie selber unter Einsatz aller ihrer Mittel den Reedern jene Verbesserungen der Arbeitsbedingungen abringen können, deren Erreichung durch ihre Teilnahme an dieser Internationalen Konferenz nicht gelungen ist“.

Die am 21. und 22. Februar 1927 zu Amsterdam abgehaltene Sitzung des Seeleute-Beirats hat zu dem genannten Zwecke einen Plan zu einem breit angelegten Propagandafeldzug ausgearbeitet.

Es wurde ein in 9 Sprachen von der I.T.F. herauszugebendes Manifest abgefasst. Grosse wirkungsvolle Propaganda-Plakate wurden gedruckt und internationale Meetings veranstaltet; solche haben u. a. bereits in Antwerpen, Kopenhagen und Rotterdam stattgefunden. Ferner wurden, ebenfalls in 9 verschiedenen Sprachen, Propaganda-Karten herausgegeben, die an die einzelnen Seeleute verkauft und denselben zur Unterzeichnung als Einverständnis mit der eingeleiteten Bewegung angeboten wurden.

Diese Propaganda, welche von der I.T.F. ausgeht und von den ihr angeschlossenen Seeleuteorganisationen in den einzelnen Ländern durch eigene Manifeste, Flugschriften, Versammlungen etc. unterstützt wird, scheint stets mehr die volle Sympathie der Seeleute zu gewinnen.

Besonders erwähnt sei der Beschluss der Seeleutesektion, zu Gunsten der Propagandabewegung für die Sicherung der 48-Stundenwoche auf See ausser dem gewöhnlichen Beitrag an die I.T.F. einen Sonderbeitrag von 25 holl. Cents pro Mitglied beizusteuern. Auf Grund dieses Beschlusses sind dem Sekretariat i. J. 1927 folgende Beträge von den Seeleute-Organisationen überwiesen worden:

Von der finnischen Seeleute-Organisation .....	hfl.	250.—
„ „ belgischen Transportarbeiter-Organisation .	„	575.—
„ „ dänischen Heizer-Organisation .....	„	500.—
„ „ schwedischen Heizer-Organisation .....	„	900.—
„ „ schwedischen Seeleute-Organisation .....	„	1000.—
„ „ norwegischen Matrosen- und Heizer-Organisation .....	„	750.—
„ „ holländischen Transportarbeiter-Organisation	„	461.50
„ „ deutschen Transportarbeiter-Organisation, Sektion Seeleute .....	„	2318.88
„ „ deutschen Maschinisten- und Heizer-Organisation .....	„	1250.—

In der Paritätischen Maritimen Kommission wurde nach der Arbeitskonferenz vom Juni 1926 das parlamentarische Stechspiel mit den Arbeitgebern fortgesetzt, oder, besser gesagt, es hat dort erst angefangen. Im Gegensatz zu früher, als die Vertreter der Seeleute in dieser Kommission uneinig waren, verschieden abstimmt — manchmal sogar mit den Arbeitgebern gegen die Seeleutevertreter —, bildeten die auf obengenannter Arbeitskonferenz ernannten Vertreter in den beiden Sitzungen der Kommission, die im Januar 1927 und im März 1928 stattfanden, einen geschlossenen Kreis. Deshalb ist es auch gelungen, die Front der Arbeitgeber zu durchbrechen, mit dem Ergebnis, dass sich im Januar 1927, zum ersten Mai seit der Konferenz von Genua i. J. 1920, eine Mehrheit fand, die im Gegensatz zu der damals eingenommenen Haltung, sich für eine

Besprechung der Arbeitszeitfrage auf einer internationalen Arbeitskonferenz erklärte.

Infolge dieses Beschlusses sprach sich der Verwaltungsrat des I.A.A. dafür aus, i. J. 1929 eine besondere Maritime Konferenz abhalten zu lassen, auf der nochmals versucht werden sollte, eine internationale Regelung der Arbeitszeit zustandezubringen.

Die Vertreter der Seeleute in der Seeleutesektion der I.T.F. geben sich hinsichtlich der bisher in Genf erzielten Resultate keinerlei Illusionen hin. Sie wissen, dass nicht die Besprechungen in Genf, sondern nur die Machtverhältnisse, sowohl national wie international, von ausschlaggebender Bedeutung sind, wenn es sich darum dreht, ob die Seeleute die 48-Stundenwoche bekommen werden oder nicht. Auf die Machtbildung wird nach wie vor die Aufmerksamkeit und die Tätigkeit der Seeleutesektion vor allem gerichtet sein.

Wir können ferner an dieser Stelle mit Genugtuung feststellen, dass im Laufe der Berichtsperiode die bereits bestehenden Beziehungen zwischen uns und der Internationalen Vereinigung der Offiziere und Maschinisten eine erhebliche Besserung erfahren haben, ja dass diese Beziehungen sogar zu einer Bundesgenossenschaft ausgewachsen sind. Nicht nur über das Problem der Arbeitszeit, sondern auch über eine Reihe anderer Probleme besteht zwischen genannter Organisation und der I.T.F. vollkommen Uebereinstimmung.

Um dem guten gegenseitigen Verhältnis dauernden Charakter zu verleihen, nimmt jede Organisation an den Vorstandssitzungen der anderen teil, was der Festlegung und Verfolgung einer gemeinsamen Politik sehr förderlich ist. Im Einverständnis und mit Unterstützung der Seeleutesektion der I.T.F. wurde der Offiziers-Internationale in der Paritätischen Maritimen Kommission je ein Sitz für ein Mitglied und ein Ersatzmitglied eingeräumt.

Die beiden Internationalen haben ferner, um eine Lösung des Problems der Beschäftigung farbiger Seeleute in der Handelsflotte verschiedener Länder zu finden, eine gemischte Kommission eingesetzt, in der die Seeleutesektion der I.T.F. durch J. Brautigam (Holland), F. Köhler (Deutschland) und den Sekretär vertreten ist. Um von vornherein jegliches Missverständnis auszuschalten, sei hier ausdrücklich festgestellt, dass beide Organisationen auf dem Standpunkt stehen, dass es nicht Aufgabe der Gewerkschaften sein kann, den Farbigen das Recht zur Ausübung des Seemannsberufes streitig zu machen, sondern dass sie vielmehr für eine Beseitigung der Missverständnisse und Gefahren, welche insbesondere für den Kampf der Organisationen durch die Beschäftigung von Farbigen auf Schiffen entstehen, zu sorgen haben.

\* \* \*

Der Mitgliederbestand der Seeleutesektion erfuhr in der vergangenen Berichtsperiode leider eine starke Verminderung. Der empfindlichste Verlust stellt der Austritt der englischen Seeleuteverbände dar. Der kleinste, die **Amalgamated Marine Workers' Union** ging zugrunde, die grösste, die **National Sailors' and Firemen's Union**, die sich Anfang 1926 anschloss, hat im Juni des selben Jahres ihren Austritt erklärt, weil die I.T.F. und deren Mitgliedsorganisationen den englischen Bergarbeiterstreik tatkräftig unterstützten, während die Führer der englischen Seeleuteorganisation zum Streikbruch aufforderten. Ein Wort der Anerkennung ist hier wohl am Platze für Kollege Henson, Vorsitzender unserer Seeleutesektion, der sich an dem Verrat der Leitung der englischen Seeleute nicht mitschuldig machen wollte und daher seine Stellung als 2. Sekretär dieser Organisation aufgab.

Einen anderen empfindlichen Verlust erlitt die Seeleutesektion durch den Austritt der französischen Seeleute-Föderation, die zur Begründung ihres Schrittes anführte, die I.T.F. habe in der Vergangenheit dem Kampf für die Eroberung des Achtstundentages nicht die nötige Aufmerksamkeit gewidmet. Es wäre von grösster Bedeutung, sowohl die französische, als auch die englische Organisation bald wieder in den Kreis der I.T.F. hineinzubringen.

Hoffnung erweckend ist auf jeden Fall, dass das Verhältnis zu der französischen Organisation ein gutes ist. Sie schliesst sich dem von der I.T.F. geleiteten Kampfe für den Achtstundentag an, bzw. arbeitet in loyaler Weise mit ihr zusammen. Zwischen der englischen Seeleuteorganisation und uns besteht ein solch gutes Verhältnis leider nicht, was ganz besonders im Hinblick auf den Kampf für die Durchführung einer internationalen Arbeitszeitregelung zu bedauern ist. Ohne tatkräftige Hilfe und Mitarbeit der britischen Seeleute ist ein gutes Ergebnis dieses Kampfes geradezu unmöglich.

In diesem Zusammenhang kann mit Genugtuung mitgeteilt werden, dass die übrigen, bei der I.T.F. angeschlossenen Verbände Grossbritanniens, der Transportarbeiterverband, der Landesverband der Eisenbahner und die Gewerkschaft der Eisenbahnkanzlisten eine dreigliedrige Kommission gebildet haben — den Sitzungen dieser Kommission wohnt auch Kollege Henson bei —, die sich zur Aufgabe macht, unter den Seeleuten in Grossbritannien für die Forderungen der I.T.F. zu agitieren. Die mit dieser Propaganda in Grossbritannien verbundenen Kosten werden zu  $\frac{3}{4}$  von den genannten Organisationen und nur zu  $\frac{1}{4}$  von der I.T.F. getragen.

### C. Die Hafendarbeitersektion.

Der 1926 in Paris abgehaltene Kongress der I.T.F. nahm auf Antrag der Sonderkonferenz der Hafendarbeiter eine Entschliessung an, welche die Errichtung eines Hafendarbeiter-Beirats innerhalb der I.T.F. vorsah, zu dem jede Mitgliedsorganisation, die Hafendarbeiter umfasst, ein Mitglied anweisen soll. Dem Hafendarbeiter-

Beirat wurde die Aufgabe zuteil, mit dem Sekretariat der I.T.F. auf ähnlicher Grundlage zusammenzuwirken wie der bereits bestehende Seeleute-Beirat.

Der auf Grund dieser Entschliessung ins Leben gerufene Beirat trat am Sonntag, den 27. und Montag, den 28. Februar 1927 im Gebäude des holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter in Rotterdam zum ersten Mal zusammen. Zu dieser Sitzung hatten die angeschlossenen Hafentarbeiterverbände Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs, Grossbritanniens, Hollands und Norwegens Delegierte entsandt. Zum Vorsitzenden wurde Kamerad E. Bevin, zum Sekretär Edo Fimmen gewählt.

Gegenstand der Debatte bildeten verschiedene, die Organisationen der Hafentarbeiter angehende Probleme. Das Resultat der Besprechungen ist in einigen Entschliessungen niedergelegt worden. Diese betreffen „Einheitlichen Lohnstandard in den Nordseehäfen“ — darin wird u. a. das Sekretariat beauftragt, möglichst reichhaltiges Material über die in den wichtigsten Nordseehäfen bestehenden Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen herbeizuschaffen —, die „Solidarität“ — es wird festgelegt, in welchen Fällen die Hafentarbeiterverbände für andere Solidaritätsaktionen durchführen — und die „Verwendung von Schiffsmannschaften in der Ladung“ — in dieser Entschliessung werden die I.T.F.-Organisationen aufgefordert, gemeinsam mit der Seeleutesektion darauf hinzuwirken, dass die Seeleute jeglicher gesetzlichen Verpflichtung zur Verrichtung von Ladearbeiten im Hafen entbunden werden.

Die wichtigste Arbeit dieser ersten Tagung des Beirats bildete jedoch die Besprechung und Ergreifung von Massnahmen, die sich zur Ausführung einer zweiten, vom Pariser Kongress ebenfalls auf Antrag der Sonderkonferenz der Hafentarbeiter einstimmig angenommenen Entschliessung für notwendig erwiesen. In dieser Entschliessung wurde das Sekretariat beauftragt, gemeinsam mit dem Hafentarbeiter-Beirat einen Plan zwecks Verbesserung der bestehenden Massnahmen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Hafentarbeiter zu entwerfen und dessen Durchführung in Angriff zu nehmen. Der Hafentarbeiter-Beirat ernannte zu diesem Zwecke einen Unterausschuss, der sich aus E. Bevin (England), J. Seiffert (Deutschland) — später durch H. Rudolph ersetzt —, P. Somers (Belgien), A. Kievit (Holland) und dem Sekretär zusammensetzte. Nachdem die Vorbereitungsarbeiten des Sekretariats abgeschlossen waren, hielt der Unterausschuss am 17. und 18. Dezember 1927 zu Amsterdam eine Sitzung ab, um einen Entwurf zu internationalen Vorschriften zum Schutze von Leben und Gesundheit der Hafentarbeiter auszuarbeiten.

Dieser Entwurf wurde den angeschlossenen Organisationen zur Einsichtnahme und Genehmigung zugeschickt, wonach der Hafentarbeiter-Beirat am 20. und 21. Februar 1928 — dieses Mal in Lon-

don — von neuem zusammentrat. Auf dieser Konferenz waren vertreten: die Hafentarbeiterverbände von Belgien, Dänemark, Deutschland, Grossbritannien, Holland, Rumänien und Schweden. Der Beirat hat, von einigen unbedeutenden Aenderungen abgesehen, den ihm vorgelegten Entwurf angenommen, der alsbald in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache herausgegeben und allen in Betracht kommenden Regierungen, Unternehmerorganisationen etc. zugesandt wurde. Ferner wurde der Entwurf dem Internationalen Arbeitsamt zugeschickt, damit sich dieses dafür verwalde, dass das Problem des gesetzlichen Schutzes der Hafentarbeiter auch dort international behandelt wird.

#### D. Die Kraftfahrersektion.

In der vergangenen Berichtsperiode wurde mit der systematischen Organisation der Arbeit für die Kraftfahrersektion begonnen.

Es fand zunächst im Juni 1927 in Paris eine internationale Kraftfahrer-Konferenz statt, auf der ca. 95 000 Mitglieder von 12 Organisationen aus 9 Ländern vertreten waren. Gegenstand der Tagesordnung bildeten eine Reihe wichtiger, die Kraftfahrer betreffenden Fragen, über welche Referate gehalten und Beschlüsse gefasst wurden, so u. a. bezüglich der Schaffung eines Beirats für die Kraftfahrersektion. Zur Vorbereitung der Besprechungen hatte das Sekretariat Berichte über die Entwicklung des Kraftverkehrs und die Organisations- und Arbeitsverhältnisse der Kraftfahrer in 12 Ländern ausgearbeitet.

Nachdem der Generalrat der I.T.F. seine Zustimmung zur Einsetzung eines Kraftfahrer-Beirats gegeben hatte, trat dieser zum ersten Mal im Dezember 1927 in Amsterdam zusammen. Die Mitglieder dieser Körperschaft sind: J. Guincharde (Frankreich), A. Reitz (Deutschland), A. Forstner (Oesterreich), A. Büchi (Schweiz), C. Sormani und L. W. Peterse (Holland), Ch. Lindley (Schweden), H. Fladeby (Norwegen), Th. Petersen (Dänemark) und je ein noch zu ernennender Vertreter für die Tschechoslowakei und Grossbritannien. Das Amt des Vorsitzenden hatte in Amsterdam A. Forstner inne.

Nachstehendes Aktionsprogramm der Kraftfahrersektion, welches vom Exekutiv-Komitee der I.T.F. gutgeheissen wurde, ist den in Betracht kommenden Organisationen, dem Internationalen Gewerkschaftsbund, allen gewerkschaftlichen Landeszentralen, den Instanzen des Völkerbundes und sämtlichen Regierungen zugestellt worden. Die Regierungen der Schweiz, Belgiens, der Tschechoslowakei und Polens teilten uns mit, dass sie vom Inhalt des Programms Kenntnis genommen haben.

## PROGRAMM UEBER DIE FORDERUNGEN DER BERUFSKRAFTWAGENLENKER.

In allen Ländern ist bei der Schaffung von Arbeiterschutzgesetzen und (oder) beim Abschluss von Arbeitsverträgen für Berufskraftfahrer die Verwirklichung von Mindestforderungen über nachfolgende Punkte anzustreben:

### a. Soziale und berufliche Angelegenheiten.

- I. *Oeffentlich-rechtliche Angelegenheiten in Bezug auf das Dienst- und Arbeitsverhältnis.*
  - 1.)
    - a) Achtstundentag bzw. 48-Stundenwoche,
    - b) Höchstzulässige Ueberstundenleistung pro Tag und pro Woche,
    - c) Vergütung der Ueberstunden,
    - d) Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes,
    - e) Angemessene Ruhepausen,
    - f) Wöchentliche Ruhezeit,
    - g) Anstellungs- und Entlassungsbedingungen,
    - h) Fortzahlung des Lohnes bei Verhinderung zur Leistung des Dienstes infolge Krankheit, behördlicher Massnahmen u.s.w.,
    - i) Anwendung der für die Arbeiter der Industrie geltenden Sozialgesetzgebung auf die Berufskraftfahrer.
    - k) Schutzmittel gegen die Einwirkung der Witterung.
  - II. *Soziale Versicherung, Haftpflichtversicherung, Schutz für Gesundheit und Leben des Berufskraftwagenlenkers, Unfall- und Krankheitsverhütung.*
    - 2.) Schaffung ausreichender gesetzlicher Versicherungseinrichtungen für den Fall eintretender Berufsinvalidität, des Alters oder des Todes.
    - 3.) Haftpflichtversicherungszwang für alle Automobilbesitzer für Wagen und Chauffeure, im Gesetz verankert.
    - 4.) Zulassung nur solcher Wagen mit Explosionsmotoren, die eine Vorrichtung zur automatischen Inbetriebsetzung des Motors aufweisen.

### b. Zulassung zur Lenkung von Kraftfahrzeugen.

*Ausbildung, Fahrschulen, Prüfung, Führerschein, Internationaler Führerschein.*

- 5.) Alle Bewerber um einen Führerschein für ein mechanisch betriebenes Fahrzeug müssen sich zur Feststellung ihrer körperlichen Eignung einer Untersuchung unterziehen. Diese Untersuchung hat sich hauptsächlich auf das Seh- und Hörvermögen, die Herztätigkeit und die allgemeine Eignung zu erstrecken. Die



Untersuchung hinsichtlich der allgemeinen Eignung müsste auch eine Prüfung daraufhin umfassen, ob der Antragsteller an einer Krankheit oder an einem körperlichen Gebrechen leidet, wodurch ein von ihm zu lenkendes Fahrzeug zu einer Quelle ständiger Gefahren für das Publikum werden würde.

6.) Personen unter 21 Jahren sollen für die Ausstellung eines Führerscheines für mechanisch betriebene Fahrzeuge, gleich welcher Art, ausser Betracht bleiben.

7.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

8.) Nur öffentliche Stellen (Staat, Land, Gemeinden, gemeinwirtschaftliche Anstalten) sind berechtigt, Fahrschulen zu errichten und zu unterhalten. Alle Fahrschulen sollen unter behördlicher Aufsicht stehen. In die Kommission zur Überwachung der Fahrschulen sollen nebst Vertretern der zuständigen Behörden, den Vereinigungen der Kraftwagenbesitzer und der selbstfahrenden Unternehmer auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftwagenlenker beigezogen werden.

9.) Lehrpersonen für den praktischen Unterricht an Fahrschulen müssen mindestens selbst fünf Jahre berufsmässig Kraftwagen geführt haben und ihre Eignung zum Lehrberuf an Fahrschulen durch eine Prüfung dartun.

10.) Personen, die die im Punkt 9 aufgezählten Eigenschaften einer Lehrperson nicht besitzen und nicht amtlich zur Ausübung der Lehrtätigkeit an Fahrschulen ermächtigt sind, ist die Erteilung von Unterricht im Lenken von Kraftfahrzeugen bei Androhung von strengen Strafen zu verbieten.

11.) Alle Bewerber um einen Führerschein müssen eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Sie müssen hierzu das Zeugnis über den erfolgreichen Besuch einer öffentlichen Fahrschule vorlegen.

12.) An den theoretischen und praktischen Prüfungen der Anwärter für die Lenkung von Kraftfahrzeugen müssen als Kommissionsmitglieder auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftfahrer teilnehmen.

13.) Nach erfolgreich abgelegter theoretischer und praktischer Prüfung wird die Erlaubnis zur Lenkung von Kraftfahrzeugen erteilt (Führerschein). Die Führerscheine sollen getrennt für Amateure und Berufsfahrer nach folgenden Kategorien ausgestellt werden :

- a.) für Krafträder,
- b.) für leichte Kraftwagen,
- c.) für alle andern Kraftfahrzeuge.

14.) Am Sitze jeder behördlichen Verwaltungsstelle, der das Recht zusteht, auf Antrag der Prüfungskommission Führerscheine auszustellen, bzw. diese Führerscheine wieder zurückzunehmen, ist eine Kommission unter Beiziehung von Vertretern der Berufsvereinigung der Kraftfahrer einzusetzen, die über die Zulässigkeit der Entziehung des Führerscheines unter Ausschluss jeder anderen Instanz allein zu entscheiden hat.

15.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

#### **c. Sonstige berufliche Angelegenheiten.**

16.) Entlassung des Berufskraftwagenlenkers aus der Mithaftung auf Grund von Automobilhaftpflichtgesetzen.

17.) Schaffung von Kraftfahrbeiräten am Sitze der Zentralverwaltung in allen Ländern, in welchen die Berufsvereinigungen von Kraftfahrern eine entsprechende Vertretung finden sollen.

18.) Verpflichtung der Regierungen zur Aufnahme der Unfallstatistik und der Ursachen der Unfälle, gegliedert in Auto-, Strassenbahn- und allgemeinen Strassenverkehr (Fuhrwerke und Radfahrer).

#### **d. Forderungen zum Internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909.**

Das internationale Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909 soll durch folgendes ergänzt werden:

19.) Dass Berufskraftwagenlenkern während einer vorübergehenden beruflichen Tätigkeit ausserhalb ihres Heimatlandes der volle Genuss aller ihnen aus dem Dienstvertrag und nach den Gesetzen ihres Heimatlandes zustehenden Ansprüche gewährleistet bleibe.

20.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

21.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

22.) Neuabschluss einer Vereinbarung mit internationaler Geltung für den allgemeinen Strassenverkehr (Automobile, Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fussgänger).

23.) Einheitliche internationale Festsetzung der Vorschriften über das Befahren der rechten Strassenseite in allen Ländern des Kontinents.

24.) Internationale Aufstellung von Grundsätzen über das Recht der Fortsetzung der Fahrt an Strassenkreuzungen (Vorfahrtsrecht).

25.) Verbesserung der Strassendecke in allen Ländern durch modernen Belag.

26.) Obligatorische Durchführung der Vorschriften über die Anbringung von Warnungstafeln und Signalen durch bildliche Darstellung (ohne Schriftzeichen in irgendeiner Sprache, damit die Chauffeure aller Nationen die Gefahr zu erkennen vermögen) an schienengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen und an gefährlichen Wegstellen auf Landstrassen.

27.) Anbringung von Abwinkervorrichtungen und deren Beleuchtung bei Dunkelheit an Fahrzeugen, die mit mechanischer Kraft betrieben werden.

28.) Kann die Bremse eines Anhängewagens nicht vom Führersitz des Kraftwagens aus bedient werden, so muss ohne Rücksicht auf das Gesamtgewicht des Anhängewagens ein Bremser auf dem Anhängewagen mitgeführt werden. Zwischen dem Lenker des Kraftwagens und dem Bremser auf dem Beiwagen muss die Möglichkeit der Verständigung bestehen.

29.) Die Führersitze an Lastkraftwagen und an Anhängern müssen mit Metallfedern und Polsterungen versehen und gegen Wind und Wetter geschützt sein.

30.) Kraftwagen müssen je nach Alter und Abnützung genügend oft im Verlaufe des Jahres von einer behördlich autorisierten Fachanstalt oder von fachkundigen behördlichen Beamten auf ihre Betriebssicherheit geprüft werden.

\* \* \*

Der Beirat hat eine Anzahl Beschlüsse gefasst, die sich beziehen auf die Organisationsform der Kraftfahrer — der Stockholmer Kongress wird sich damit eingehender beschäftigen —, die Vertretung der I.T.F. auf den Verkehrskonferenzen der Völkerbundskommissionen, die Verleihung von Unterstützung an im Auslande sich aufhaltende Verbandsmitglieder und die Ausarbeitung einer bei der XI. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf einzureichenden Denkschrift über die Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen.

Die Kollegen A. Reitz und A. Forstner haben uns über die internationalen Konferenzen des Sonderausschusses des Völkerbundes für Strassenverkehr, die in Paris und Mailand stattgefunden haben und auf denen sie als Vertreter der I.T.F. fungierten, Bericht erstattet.

Zum Zwecke der weitgehendsten Verbreitung in den einzelnen Ländern hat das Sekretariat der I.T.F. das internationale Pro-

gramm in Form einer Flugschrift den angeschlossenen Verbänden zur Verfügung gestellt. Es wurden davon bestellt:

vom Deutschen Verkehrsbund . . . . .	50 000 Stück
„ Verband der Angestellten und Arbeiter bei Konsumvereinen und ähnlichen Betrieben in England . . . . .	5 000 „
„ englischen Transportarbeiter-Verband . . . . .	1 000 „
„ französischen Transportarbeiter-Verband . . . . .	500 „
„ österreichischen Transportarbeiter-Verband . . . . .	1 000 „
„ polnischen Kraftfahrer-Verband . . . . .	150 „
„ deutschen Transportarbeiter-Verband in der Tschechoslowakei . . . . .	1 000 „
„ schweizerischen Transportarbeiter-Verband . . . . .	2 000 „
insgesamt . . . . .	60 650 Stück

Dass die Tätigkeit der Kraftfahrer-Sektion und die stets umfassenderen Veröffentlichungen in unserem Mitteilungsblatt und Pressebericht über die Kraftfahrer-Verbände und deren Bewegungen überall Interesse erwecken, geht u. a. aus den vielen Briefen hervor, welche das Sekretariat der I.T.F. nach Verschickung des aufgestellten Programmes aus Brasilien, Japan, Kuba, Peru und anderen Ländern erhalten hat. Verschiedene Anzeichen weisen darauf hin, dass wir in der kommenden Zeit einer starken Entwicklung der Kraftfahrerbewegung entgegensehen dürfen. Die Mitgliederzahl stieg, soweit aus den uns aufgegebenen Ziffern der allgemeinen Verbände ersichtlich ist, von zirka 80 000 am 1. Januar 1926 auf zirka 100 000 am 1. Januar 1928.

#### e. Die Strassenbahnersektion.

Auch in der Berichtsperiode wurde mit der Veröffentlichung der Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern fortgefahren.

Die Abhaltung einer internationalen Strassenbahner-Konferenz, die von uns für 30. Juni bis 2. Juli 1927 zu Paris in Aussicht genommen war, haben die angeschlossenen Organisationen laut den auf ein diesbezügliches Rundschreiben eingegangenen Antworten für unnötig erachtet.

Die Erklärung des Pariser Vollkongresses vom Jahre 1926 in Sachen der Arbeitsniederlegung des Strassenbahnpersonals am 1. Mai ist dem I.G.B. zur Kenntnis gebracht worden mit dem Ersuchen, die Angelegenheit gemeinsam mit den gewerkschaftlichen Landeszentralen zu behandeln. Anfang 1928 wandten wir uns auf ein Schreiben unserer deutsch-tschechischen Kollegen an die beiden Landeszentralen in der Tschechoslowakei, worauf uns die Mitteilung zugeing, dass als Resultat der Bemühungen in der

Tschechoslowakei die Prager Strassenbahngesellschaft — und wahrscheinlich sei das auch in anderen Städten zu erwarten — beschlossen habe, eine Regelung zu treffen, auf Grund der am 1. Mai und am Nationalfeiertag das Strassenbahnpersonal  $\frac{1}{2}$  Tag arbeiten solle und die an diesen Tagen erzielten Bruttoeinnahmen für wohltätige Zwecke zu verwenden wären. Um unsere Ansicht darüber befragt, gaben wir zu erkennen, dass eine derartige Regelung einen besseren Zustand als den heutigen schaffen würde und deshalb bis zur restlosen Erfüllung der Wünsche des Personals u. E. angenommen werden könnte.

## II. Veröffentlichungen.

### I. Mitteilungsblatt.

Die Auflage des Mitteilungsblattes ist im Laufe der beiden vergangenen Jahre wiederum gestiegen, und zwar von 6.000 auf 7.000 Exemplare. In der Verteilung von Freixemplaren trat keine Aenderung ein. Die Verbände erhielten nach wie vor bei einem Mitgliederstand bis zu 5.000 Köpfen 10 Exemplare, von 5—10.000 Köpfen 15 Exemplare und bei mehr als 10.000 Mitgliedern 15 Exemplare für die ersten 10.000 und je 5 Exemplare mehr für jedes weitere 10.000.

Der Januarnummer wurde jeweils ein Inhaltsverzeichnis über das abgelaufene Jahr beigegeben, während den angeschlossenen Organisationen ein auf gutem Papier gedruckter gebundener Jahrgang kostenlos übersandt wurde.

Seitdem die I.T.F. in verschiedene Sektionen eingeteilt worden ist, ist es leichter, den gerechten Wünschen der angeschlossenen Organisationen Rechnung zu tragen.

Am 1. Januar 1928 hatten nachfolgende Organisationen die hinter ihren Namen angeführte Anzahl Abonnements übernommen:

	deutsch	franz.	engl.	schwed
Belgischer Eisenbahner-Verband . . .	5	57	3	—
Britischer Eisenbahner-Verband . . .	—	—	100	—
„ Eisenbahnangestellten- Verband . . . . .	—	—	29	—
Dänischer Eisenbahner-Verband . . .	—	—	—	25
„ Transportarbeiter-Verband . . .	—	—	—	250
„ Schiffsheizer-Verband . . .	—	—	—	25
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	60	—	—	—
Deutscher Verkehrsbund . . . . .	334	—	—	—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	—	—	—	25
Französischer Eisenbahner-Verband .	1	35	—	—
„ Transportarbeiter-Verb.	12	—	—	—
Übertrag.....	412	92	132	325

	deutsch	frazz.	engl.	schwed.
Übertrag.....	412	92	132	325
Holländischer Eisenbahner- und Stras- senbahner-Verband . . . . .	26	5	9	—
Holländischer Transportarbeiter-Verb.	2	—	—	—
Isländischer Transportarbeiter-Verband	—	—	—	10
„ Seeleute-Verband . . . . .	—	—	—	15
Kanadischer Eisenbahner-Verband . .	—	—	10	—
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband	40	—	—	—
Norwegischer Eisenbahner-Verband .	—	—	—	100
„ Eisenbahnangestellten-V.	—	—	—	25
„ Transportarbeiter-Verb.	—	—	—	50
„ Seeleute-Verband . . . . .	1	1	3	32
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnper- nals . . . . .	350	—	—	—
Freier Gewerkschaftsverband Oester- reichs . . . . .	2	—	—	—
Polnischer Eisenbahner-Verband . . .	80	20	1	—
Schwedischer Eisenbahner-Verband .	—	—	—	351
„ Lokomotivführer-Verband ...	—	—	—	50
„ Transportarbeiter-Verband .	—	—	—	175
„ Seeleute-Verband .....	—	—	—	51
„ Schiffsheizer-Verband .....	—	—	—	50
Schweizerischer Eisenbahner-Verband .	250	50	—	—
Deutscher Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei .....	60	—	—	—
Deutscher Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr .....	70	—	—	—
Insgesamt .....	1293	168	155	1234

Im Hinblick auf die Propaganda in den spanisch sprechenden Ländern wird seit dem 1. Januar 1928 wiederum ein spanisches Mitteilungsblatt herausgegeben.

## 2. Pressebericht.

Der Pressebericht erschien 2-wöchentlich in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache. Er wurde stets mehr zu einem Informationsorgan über die Lohnbewegungen der angeschlossenen Organisationen ausgestaltet. Die Auflage stieg von 700 auf 900 Exemplare. Die Zahl der Notizen, die in den von uns gelesenen Zeitungen zum Abdruck gelangten, stieg von 2.126 im Jahre 1925 auf 2.620 im Jahre 1927. Zur Anfertigung des Mitteilungsblattes und des Presseberichtes müssen im Sekretariat monatlich 1000 Zeitungen und Zeitschriften gelesen werden.

### 3. I.T.F.-Dokumente.

Mit der Herstellung von Schriften über die Arbeitsbedingungen wird regelmässig fortgefahren. Es erschienen die Nummern 4 und 5 der neuen Dokumentenserie.

Der 2. Band der Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern erschien bereits im Jahre 1925; trotzdem konnten noch folgende Bestellungen ausgeführt werden:

	deutsch	engl.	franz
Britischer Eisenbahnangestellten-Verband ...	—	34	—
Kanadischer Eisenbahner-Verband .....	—	13	—
Palästinischer Eisenbahner-Verband .....	—	2	—
Finnischer Transportarbeiter-Verband .....	1	—	—
Norwegischer Eisenbahner-Verband .....	3	—	—
Schwedischer Lokomotivführer-Verband .....	5	—	2
Belgischer Eisenbahner-Verband .....	—	—	2
Insgesamt .....	9	49	2

Der 3. Band der Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern wurde im September 1926 herausgegeben. Es ist erfreulich zu sehen, dass die Anzahl der bestellten Exemplare stetig zunimmt; dies ist aus nachstehender Liste ersichtlich:

	deutsch	franz.	engl.	schwed
Belgischer Eisenbahner-Verband \ .....	—	7	—	—
Britischer Eisenbahner-Verband .....	—	—	100	—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands .....	200	—	—	—
Britischer Eisenbahnangestellten-Verband	—	—	39	—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	1	—	—	1
Griechischer Eisenbahner-Verband ...	—	7	—	—
Französischer Eisenbahner-Verband ...	—	100	—	—
Gruppe Nordbahnen der französischen Eisenbahner-Föderation .....	—	25	—	—
Holländischer Eisenbahner- und Stras- senbahner-Verband .....	52	4	4	—
Jugoslawischer Eisenbahner-Verband...	25	—	—	—
Kanadischer Eisenbahner-Verband.....	—	—	25	—
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband	40	—	—	—
Norwegischer Eisenbahner-Verband ...	3	—	—	100
„  Lokomotivführer-Verband	—	—	—	25
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnper- sonals .....	100	—	—	—
Übertrag.....	421	143	168	126

	deutsch	franz.	engl.	schwed.
Übertrag.....	421	143	168	126
Palästinischer Eisenbahner-Verband ...	10	—	12	—
Polnischer Eisenbahner-Verband .....	10	—	—	—
Schwedischer Eisenbahner-Verband ...	—	—	—	300
„ Lokomotivführer-Verband...	—	—	—	20
Schweizerischer Eisenbahner-Verband .	50	20	—	—
Deutscher Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei .....	150	—	—	—
Tschechischer Lokomotivführer-Verband	1	—	—	—
Insgesamt .....	642	163	180	446
Z.K. des Eisenbahnerverbandes der U.S.S.R. ....	8	4	8	1
Verband der Eisenbahnkanzlisten in Dänemark .....	—	—	—	3
Australischer Lokomotivführer-Verband	—	—	10	—
„ Gewerkschaft der „Lokomotivführer“ in Tasmanien .....	—	—	2	—

\* \* \*

Im Mai 1927 erschien eine Broschüre über die Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter, und zwar in deutscher und englischer Sprache. Davon wurden 310 deutsche und 20 englische Exemplare bestellt.

\* \* \*

#### Kongressberichte usw.

Es erschienen im Jahre 1926:

Geschäfts- und Kassenbericht über die Jahre 1924 und 1925 in den drei Hauptsprachen (92 Seiten);

Bericht über die 1. Internationale Konferenz des Eisenbahnaufsichts- und Verwaltungspersonals, abgehalten am 30. und 31. März 1926 im „American Hotel“, Amsterdam, in deutscher, englischer und französischer Sprache (72 Seiten);

Bericht über den Internationalen Transportarbeiter-Kongress, abgehalten in Paris vom 15. bis 21. September 1926, in deutscher, englischer und französischer Sprache (192 Seiten);

Bericht über die 2. Internationale Berufskraftfahrer-Konferenz, abgehalten vom 27. bis 29. Juni 1927 in Paris, in deutscher, englischer und französischer Sprache (60 Seiten).



## Kapitel IV.

---

### **Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen. Aktionen.**

Infolge der Einteilung des Sekretariats in Sektionen umfasst das Kapitel über die Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen und die Aktionen nur noch diejenigen Fälle, die nicht bereits in den Sektionsberichten erwähnt worden sind, d. h. solche mehr allgemeiner Natur und Lohnbewegungen, für die Aufrufe zu finanzieller oder moralischer Unterstützung an die angeschlossenen Organisationen ergangen sind.

#### **I. AKTIONEN ALLGEMEINER ART.**

##### **A. Einigungsbestrebungen in Holland.**

Im vorigen Tätigkeitsbericht ist bereits darauf hingewiesen worden, dass unter Leitung der I.T.F. Einigungsverhandlungen zwischen dem Zentralverband der Transportarbeiter und der Föderation der Transportarbeiter stattgefunden haben, bei denen auch Vertreter des belgischen Transportarbeiter-Verbandes zugegen waren. Der Ausbruch des Generalstreiks verhinderte die Fortführung der Verhandlungen. Als es uns wieder möglich war, eine Sitzung einzuberufen, hatte sich das Verhältnis zwischen beiden Organisationen so verschlechtert, dass Verhandlungen aussichtslos erschienen. Aus diesen Gründen haben wir unsere Bemühungen in dieser Sache aufgegeben.

##### **B. Verhandlungen zwecks Verschmelzung der Eisenbahnerverbände in der Tschechoslowakei.**

Seit langem ist die I.T.F. dabei, eine Verschmelzung des deutschen und des tschechischen Verbandes der Eisenbahner in der Tschechoslowakei herbeizuführen. Die Bemühungen in dieser Richtung wurden auch im Jahre 1926 fortgesetzt, ohne dass ein direktes Resultat erzielt werden konnte. Nachdem inzwischen die Verschmelzungsbestrebungen der beiden gewerkschaftlichen Landeszentralen von Erfolg waren, ist anzunehmen, dass der Zeitpunkt bald kommen wird, wo auch der Zusammenschluss der beiden

unserer Internationale angehörigen Eisenbahnerverbände eine Tatsache geworden ist.

### C. Gründung eines Balkansekretariats.

Zur Stärkung der Gewerkschaftsbewegung in den Balkanländern hat der Internationale Gewerkschaftsbund zum 9. April 1926 nach Sofia eine Konferenz einberufen, auf der auch die I.T.F. vertreten war. Unserem Berufssekretariat gehören bereits mehrere Organisationen aus Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien und Griechenland an. Die auf dem Balkan bestehenden Wirren und Gegensätze, die eine fortwährende Bedrohung des Friedens darstellen, machen eine Festigung der Organisationsverhältnisse und ein gemeinsames Vorgehen der Gewerkschaften der Balkanländer mehr denn je notwendig. Wir benutzten deshalb die Konferenz des I.G.B., um eine Sonderkonferenz der Eisenbahner und Transportarbeiter einzuberufen, auf der die Errichtung eines Balkansekretariats der I.T.F. beschlossen wurde. Alle in Frage kommenden Organisationen haben dem diesbezüglichen Beschluss zugestimmt. Zum Sekretär wurde der Generalsekretär des bulgarischen Eisenbahner-Verbandes, Kollege N. Issaieff, ernannt.

1927 hat unser Sekretär Nathans eine Reise nach dem Balkan unternommen, um die Verbindungen mit den Organisationen noch mehr zu festigen und zugleich Material über das Koalitionsrecht der Eisenbahner und Transportarbeiter auf dem Balkan zu sammeln.

### D. Dawesplan.

Auf dem Pariser Kongress wurde nach einer Rede des Kollegen Scheffel nachfolgende Resolution angenommen:

„Der Kongress der I.T.F. lenkt die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die Tatsache, dass die im Interesse des Grosskapitals tätige Geheimdiplomatie und die hohe Bürokratie in Ausführung des zwischen der Reparationskommission und der deutschen Regierung beschlossenen Abkommens vom 9. August 1924, in die für die deutsche Reichsbahn erlassenen Gesetze zum Nachteil des Personals der Deutschen Reichsbahngesellschaft Bestimmungen aufgenommen haben, die nicht durch die Anforderungen des Dawesplanes geboten sind.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft versucht nun, aus den Bestimmungen der Reichsbahngesetze vom 30. August 1924 eine schrankenlose Autonomie herzuleiten und die Arbeitsbedingungen wie die sonstigen Rechtsverhältnisse des Personals dauernd zu beeinträchtigen.

Die Nachteile der Reichsbahngesetze auf personellem Gebiet bestehen vor allem in der für die Reichsbahnbeamten geschaffenen rechtlichen Ausnahmestellung. Die Beamten der Reichsbahn waren bis dahin Reichsbeamte, deren Rechts- und Dienstverhältnisse unmittelbar durch Gesetz geregelt wurden. An Stelle des

Gesetzgebers regelt nunmehr ein überwiegend aus Interessenten des Grosskapitals zusammengesetzter Verwaltungsrat die Besoldungs-, Pensions- und sonstigen Rechtsverhältnisse in einer Personalordnung. Bei der Gestaltung der Personalordnung haben weder das Personal noch die gesetzgebenden Körperschaften ein Mitbestimmungsrecht. Die Reichsbeamten sind damit mehr und mehr der Willkür des Arbeitgebers ausgeliefert, der unter Berufung auf das Reichsbahngesetz die Anforderungen an Pflichterfüllung und Dienstleistung ständig steigert, während andererseits auf rechtlichem und sozialem Gebiete die empfindlichsten Verschlechterungen angeordnet werden.

Auch die Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn sind gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern und Angestellten in ihren Arbeitsbedingungen rechtlich und praktisch stark eingeschränkt. So ist z. B. die Deutsche Reichsbahngesellschaft bestrebt, die Arbeitszeit der Beamten, die von der Verwaltung eigenmächtig festgesetzt wird, auf die Arbeiter und Angestellten zu übertragen. Ausserdem kann die Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes eine Sonderstellung in der sozialen Gesetzgebung in Anspruch nehmen, die sich, wie die Praxis zeigt, in der Regel zum Nachteile des Personals auswirkt. Diese Sonderstellung und die übrigen Rechtsnachteile des Personals sind nicht durch den Sachverständigenplan bedingt. Sie stehen im Widerspruch mit dem von den Gewerkschaften geforderten einheitlichen Arbeitsrecht und der von ihnen erstrebten Gleichmässigkeit der sozialen Gesetzgebung und entspringen lediglich dem Bestreben des die Deutsche Reichsbahngesellschaft beherrschenden internationalen Kapitals, die Rechte und Arbeitsbedingungen des Personals herabzudrücken und das Personal im Kampfe um die Verbesserung derselben zu hemmen.

Dieser Zustand, gegen den sich der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands sofort mit Entschiedenheit zur Wehr gesetzt hat, muss auch die Arbeitsbedingungen und Rechtsverhältnisse des Eisenbahnpersonals ganz besonders in den anderen europäischen Ländern ungünstig beeinflussen. Der Kongress erwartet deshalb, dass alle angeschlossenen Organisationen, deren Regierungen an der Schaffung des Londoner Abkommens beteiligt sind, auf diese mit allem Nachdruck dahingehend einwirken, dass sie einer solchen Aenderung der Reichsbahngesetze, die das Personal der Deutschen Reichsbahngesellschaft vor Nachteilen jeder Art gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern, Angestellten und Beamten sichern sollen, ihre Zustimmung geben.

Der Kongress ersucht das Sekretariat der I.T.F., seinerseits alles zu tun, um diese Forderung alsbald zu verwirklichen, und dem nächsten Kongress über das Ergebnis seiner Bemühungen Bericht zu erstatten."

Zur Ausführung dieser Entschliessung hat sich die I.T.F. an den Internationalen Gewerkschaftsbund gewandt mit der Bitte, eine Erhebung über die Auswirkung des Dawesplans vorzunehmen. Zunächst ist dies zugesagt worden, doch später nahm der I.G.B. davon Abstand. Auf Antrag des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands haben wir ein von ihm aufgestelltes Gutachten über die Folgen des Dawesplans übersetzt und an die angeschlossenen Organisationen geschickt. Von unserem Anerbieten, selbst eine Erhebung über den fraglichen Gegenstand vornehmen zu lassen, hat der Einheitsverband keinen Gebrauch gemacht.

#### **E. Der erste Mai in der Tschechoslowakei.**

Obwohl der 1. Mai in der Tschechoslowakei als Nationalfeiertag betrachtet wird, hat die Regierung im Jahre 1926 einen Erlass herausgegeben, wonach die Strassenbahnen fortan am 1. Mai verkehren müssen. Aus diesem Grunde wandte sich der Transportarbeiter-Verband an uns mit der Bitte, eine Bewegung zwecks Zurückziehung dieses Erlasses zu unterstützen und bei allen der I.T.F. angeschlossenen tschechischen Organisationen sowie beim tschechischen Gewerkschaftsbund dafür einzutreten. Auf unsere Veranlassung hin haben diese Gewerkschaften die nötigen Schritte unternommen. Es kam zu Verhandlungen, wo folgender Kompromissvorschlag für die Maifeier 1928 zur Erörterung stand: Am 1. Mai 1928 soll der Vormittag dienstfrei sein; nachmittags wäre der Verkehr um 2 Uhr und damit auch der Dienst aufzunehmen. Die an diesem Tage gemachten Einnahmen sollen ausschliesslich für Wohlfahrtszwecke des Strassenbahnpersonals verwendet werden.

Wir gaben unserem Verband anheim, auf diesen Vorschlag einzugehen.

#### **F. Palästinische Eisenbahner.**

Die Eisenbahnergewerkschaft Palästinas hat sich verschiedentlich an uns gewandt mit dem Ersuchen, bei der Eisenbahnverwaltung sowie bei der englischen Regierung Schritte zu unternehmen, damit die Organisation als Vertreterin des Personals anerkannt werde. Dieser Bitte haben wir entsprochen, unsere Bemühungen hatten aber, obwohl ein Druck auf die Verwaltung ausgeübt worden war, nur wenig Erfolg.

#### **G. Generalstreik in England.**

In unserem vorigen Tätigkeitsbericht haben wir bereits ausführlich über die Bemühungen der I.T.F. bei dem grossen englischen Generalstreik berichtet, obwohl der Streik erst im Jahre 1926 statt-

gefunden hat. Wir brauchen darauf umsoweniger zurückzukommen, als er auf dem Pariser Kongress eingehend erörtert wurde. Es sei hier lediglich noch erwähnt, dass zugunsten des englischen Transportarbeiter-Verbandes eine Anleihe in Höhe von £ 27.667.8.4 aufgenommen wurde, an der sich die nachfolgenden Organisationen beteiligten:

Belgischer Transportarbeiter-Verband .....	£ 2000. 0. 0
Dänischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 1000. 0. 0
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands .....	„ 3675. 0. 0
Deutscher Verkehrsbund .....	„ 4900. 0. 0
Holländischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 2000. 0. 0
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals .....	„ 1000. 0. 0
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs .....	„ 1000. 0. 0
Polnischer Eisenbahner-Verband .....	„ 593.11. 5
Schwedischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 5000. 0. 0
Schweizerischer Eisenbahner-Verband .....	„ 800. 0. 0
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz .....	„ 198.16.11
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik .....	„ 500. 0. 0
Tschechischer Eisenbahner-Verband in der tschechoslowakischen Republik .....	„ 5000. 0. 0
Insgesamt .....	£ 27667. 8. 4

Die erste Rate (25 % des Darlehens) ist im Oktober 1927 zurückbezahlt worden.

#### H. Hilfsaktion Italien.

Anfang 1926 beschloss der Generalrat, in Rom eine Zweigstelle der I.T.F. unter Führung des Kollegen Sardelli einzurichten, um die Verbindung mit den italienischen Kollegen aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die Interessen der sich nach Italien begebenden Kollegen zu wahren. Zu diesem Zwecke wurde eine Unterstützungsbewegung bei den angeschlossenen Organisationen eingeleitet. Diese wurden gebeten, mindestens einen Cent pro Mitglied für das italienische Sekretariat abzuführen, doch leider konnten sich infolge des Ausbruchs des Generalstreiks in England nicht alle an dieser Hilfsaktion beteiligen. Nichtsdestoweniger brachte sie Hfl. 8761,55 ein, die sich wie folgt auf nachstehende Organisationen verteilen:

Bulgarischer Eisenbahner-Verband .....	Hfl.	40,20
Dänischer Eisenbahner-Verband .....	„	91,88
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands.....	„	592,20
Deutscher Verkehrsbund .....	„	2895,—
Englischer Eisenbahnangestellten-Verband .....	„	1209,03
Englischer Verband der Transportarbeiter in der Güterverteilung .....	„	140,89
Finnischer Transportarbeiter-Verband .....	„	125,—
Holländischer Eisen- und Strassenbahner-Verband ...	„	400,—
Holländischer Transportarbeiter-Verband .....	„	201,—
Lettischer Eisenbahner-Verband .....	„	19,15
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband .....	„	40,—
Norwegischer Seeleute-Verband .....	„	60,—
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des öster- reichischen Eisenbahnpersonals .....	„	200,—
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs .....	„	400,—
Polnischer Eisenbahner-Verband .....	„	268,80
Schwedischer Eisenbahner-Verband .....	„	664,90
„ Lokomotivführer-Verband .....	„	50,—
„ Transportarbeiter-Verband .....	„	154,65
„ Schiffsheizer-Verband .....	„	66,38
„ Seeleute-Verband .....	„	66,55
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel- arbeiter der Schweiz .....	„	479,60
Spanischer Eisenbahner-Verband .....	„	120,—
„ Transportarbeiter-Verband .....	„	60,—
Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik .....	„	366,64
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr in der tschechoslowakischen Republik .....	„	49,68
Insgesamt .....		Hfl. 8761,55

Die Herausgabe eines Organs in Rom war mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, weil der Zensor selbst die harmlosesten Artikel ganz oder teilweise strich und von dem Büro die Vorlage der aufgemachten Zeitung forderte. Trotzdem gelang es, 2 Nummern herauszugeben; zu mehr hat es aber nicht mehr gereicht, weil die faschistischen Banden am 31. Oktober 1926 in das Büro einbrachen, die Möbel kurz und klein schlugen, die Büro-Utensilien aus dem Fenster warfen und mit einem Schlag den ganzen Besitz im Werte von 70.000 Lire vernichteten. Zugleich setzte in Italien eine wütende Reaktion ein, das Büro wurde (nachdem es zerstört worden war) vom Präфекten geschlossen und unser Kollege Sardelli war gezwungen, ins Ausland zu flüchten, was ihm unter ungeheuern Schwierigkeiten gelang. Damit war der Arbeit der I.T.F. in Italien ein Ziel gesetzt. Zwar ist noch versucht worden, Schadenersatz für

das zerstörte Mobiliar zu erlangen, doch ohne Erfolg. Die italienische Regierung identifizierte sich mit den Räuberbanden und die Regierungen, welche wir um Vermittlung angingen, weigerten sich, etwas zu unternehmen, mit der Begründung, die I.T.F. als internationale Organisation habe keinen Anspruch auf Schutz ihres Eigentums bei einer bestimmten Landesregierung.

### I. Jugoslawien.

Dank der Bemühungen der I.T.F. war es auf der X. Internationalen Arbeitskonferenz möglich, den Vertreter Jugoslawiens davon zu überzeugen, wie notwendig die Koalitionsfreiheit für die Eisenbahner ist. Allerdings wurde ihnen das Koalitionsrecht gewährt, es folgte aber darauf die Entlassung verschiedener führender Kollegen, offenbar mit der Absicht, die Organisation lahmzulegen. Angesichts dieser Sachlage wurde beschlossen, für die jugoslawischen Eisenbahner einen Unterstützungsfonds zu errichten, der es ihnen ermöglichen sollte, ihre Propagandatätigkeit für die Dauer eines Jahres fortzusetzen. Zu dem genannten Fonds trugen folgende Organisationen mit nachgenannten Summen bei:

Belgischer Eisenbahner-Verband .....	Hfl.	68,70
Dänischer Lokomotivführer-Verband .....	„	16,38
Kanadischer Eisenbahner-Verband .....	„	120,13
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals .....	„	350,—
Schwedischer Lokomotivführer-Verband .....	„	33,33
Schweizerischer Eisenbahner-Verband .....	„	250,—
Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik .....	„	107,90
Tschechischer Eisenbahner-Verband in der Tschechoslowakei .....	„	200,—
Insgesamt .....	Hfl.	1146,44

### II. LOHNBEWEGUNGEN.

#### A. Hafenarbeiter in Dünkirchen und Strassenbahner in Lille.

Im Mai 1926 brach ein umfangreicher Konflikt im Dünkirchener Hafenbetrieb aus. Die I.T.F. hat alle Hebel in Bewegung gesetzt, um den dort beschäftigten Kollegen zu helfen, anfänglich mit gutem Erfolg. Es hat sich auch hier wieder gezeigt, dass die Unternehmer es verstehen, einem Hafenarbeiterstreik in einem der Nordseehäfen entgegenzuarbeiten, indem sie ihre Schiffe einfach nach anderen Häfen dirigieren. In der Regel liess sich schon nach kurzer Zeit nicht mehr die ursprüngliche Bestimmung eines Schiffes feststellen. Der Streik hat dann auch zu keinem Sieg geführt.

Die für die Kollegen eingeleitete Hilfsaktion hatte folgendes Ergebnis:

Belgischer Transportarbeiter-Verband .....	Hfl. 1517,29
Dänischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 659,40
Deutscher Verkehrsbund .....	„ 2673,45
Holländischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 500,—
Norwegischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 504,49
Schwedischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 383,67
Insgesamt .....	Hfl. 6238,30

Während diese Hilfsaktion bereits im Gange war, wandte sich auch die französische Transportarbeiter-Föderation an die I.T.F. mit der Bitte, ihr finanzielle Unterstützung zu gewähren, da sich die Strassenbahner von Lille im Streik befänden und auch in anderen Orten Konflikte bevorstünden. Auf diese Mitteilung hin beschloss der Generalrat, der Transportarbeiter-Föderation die Summe von 7.000 Franken zu überweisen, was auch geschah.

#### B. Britisch-Indische Eisenbahner.

Der Gedanke der gewerkschaftlichen Organisation hat in Britisch-Indien Wurzel gefasst. Ueberall werden Eisenbahnergewerkschaften errichtet, die alsbald eine stetige Zunahme des Mitgliederbestandes zu verzeichnen haben. Da die Forderungen der Organisation rundweg abgelehnt werden — früher war das ja auch in Europa der Fall —, kommt es häufig zu grösseren Arbeitskonflikten, welche die junge Gewerkschaftsbewegung zu finanzieren nicht in der Lage ist. Die I.T.F. hat den britisch-indischen Eisenbahnern stets soweit es in ihren Kräften stand geholfen. Anfang 1927 führte sie eine Unterstützungsbewegung für die Werkstättenarbeiter von Karaghpur, wobei die folgenden Beträge überwiesen wurden:

Deutscher Verkehrsbund .....	Hfl. 592,30
Englischer Eisenbahngestellten-Verband .....	„ 303,31
Finnischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 250,—
Holländischer Transportarbeiter-Verband .....	„ 150,—
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals .....	„ 200,—
Palästinischer Eisenbahner-Verband .....	„ 18,48
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik .....	„ 147,44
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr in der Tschechoslowakei ...	„ 73,50
Insgesamt .....	Hfl. 1735,03



Eine im Oktober eingeleitete Hilfsaktion, ebenfalls zugunsten der Werkstättenarbeiter von Karaghpur, hatte folgendes Ergebnis:

Dänischer Eisenbahner-Verband .....	Hfl.	665,90
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands .....	„	177,42
Französischer Eisenbahner-Verband .....	„	24,27
Holländischer Eisenbahner- und Strassenbahner- Verband .....	„	250,—
Jugoslawischer Eisenbahner-Verband .....	„	50,—
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des öster- reichischen Eisenbahnpersonals .....	„	150,—
Palästinischer Eisenbahner-Verband .....	„	23,93
Schwedischer Eisenbahner-Verband .....	„	3340,02
Schwedischer Lokomotivführer-Verband .....	„	200,70
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschecho- slowakischen Republik .....	„	146,52
Insgesamt .....	Hfl.	5028,76

Die eingegangenen Summen wurden den britisch-indischen Eisenbahnern überwiesen.

### C. Rumänische Hafentarbeiter.

Ein schwerer Konflikt brach Ende 1927 in den rumänischen Häfen aus. Die der I.T.F. angeschlossene Hafentarbeiter-Organisation stellt wohl die stärkste Gewerkschaft dar in Rumänien. Die Hafentarbetriebsunternehmer hatten es darauf abgesehen, die Organisation zu vernichten. Dies ist ihnen jedoch nicht gelungen. Die I.T.F. leitete sofort eine Unterstützungsbewegung ein, welche das nachfolgende Resultat zeitigte:

Deutscher Verkehrsbund .....	Hfl.	591,90
Englischer Eisenbahnangestellten-Verband .....	„	190,—
Finnischer Transportarbeiter-Verband .....	„	124,84
Holländischer Transportarbeiter-Verband .....	„	100,—
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs .....	„	696,40
Schwedischer Transportarbeiter-Verband .....	„	665,90
Schwedischer Schiffsheizer-Verband .....	„	336,06
Schwedischer Seeleute-Verband .....	„	99,92
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr in der Tschechoslowakei ..	„	366,40
Insgesamt Hfl.		3171,42

Darüber hinaus ist der Genossenschaftsbank des rumänischen Hafentarbeiter-Verbandes Anfang 1928 ein Darlehen von 2370 Gulden gewährt worden, zu dem der Deutsche Verkehrsbund sowie die holländischen Verbände der Eisenbahner und Transportarbeiter beisteuerten.

#### D. Personal der Strassenbahngesellschaft Zutphen—Emmerich.

Die holländische Organisation der Eisenbahner und Strassenbahner hat Anfang 1926 einen Konflikt mit der Strassenbahngesellschaft Zutphen—Emmerich geführt, während dessen der Verband den Verkehr mit eigenen Autobussen aufrechterhalten hat. Auf Ersuchen des Verbandes hin hat sich der Sekretär der I.T.F. nach Düsseldorf begeben, um beim dortigen Regierungspräsidenten eine Konzession für die deutsche Strecke einzuholen, u. z. vornehmlich um den in Emmerich wohnenden und in Holland beschäftigten Arbeitern Fahrgelegenheit zu verschaffen. Diese Bemühungen sind leider ohne Erfolg geblieben.

#### E. Hafenarbeiter in Finnland.

Anfang 1927 wandte sich der finnische Hafenarbeiter-Verband an uns um Beistand in seinem Konflikt mit den Hafenarbeitgebern. Im Juni mussten die Hafenarbeiter wegen ihrer erbärmlich niedrigen Löhne zum Angriff übergehen. Das Exekutivkomitee beschloss, die nachgesuchte Unterstützung zu gewähren. Es kam jedoch nicht zum Streik, weil die Metallarbeiter zur selben Zeit einen Kampf zu führen hatten und der finnische Gewerkschaftsbund nicht imstande war, finanzielle Unterstützung zu verleihen. Dennoch konnten einige Verbesserungen erzielt werden.

---

X. Das Beitragsverfahren :a den verschiedenen Ländern. (Stand am 1. Januar 1928.)

Organisation	Höhe der Beiträge		Auf Grund des ordentlichen Beitrags wird gewährt	Sonderbeiträge		Finanzielle Mittel der Ortsverwaltungen, Bezirkssekretariate usw.	
	Art der Berechnung	Durchschnittl. Prozentsatz des Einkommens		Freiwillige	Obligatorische	Recht zur Erhebung von Sonderbeiträgen oder Lokalzuschlägen	Mittel für eigene Verwaltung
<b>Belgien</b>							
Eisenbahner .....	Für alle Mitglieder Fr. 750 monatlich, ausgenommen Pensionierte, Reinmachefrauen, Lehrlinge u. dgl., welche die Hälfte bezahlen.	—	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit und Todesfällen; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Fakultativ	Ortsgruppen: Fr. 1.25 pro Mitglied für die ersten 500 Mitglieder; Fr. 1.50 für jedes weitere Mitglied. Bezirkssekretariate: Fr. 0.25 pro Mitglied. Eigene Beiträge. Sonderbeiträge.
Transportarbeiter .....	Verschieden nach den Sektionen (Fr. 2 bis 750 pro Woche).	1/3 des durchschnittlichen Tagesverdienstes	Unterstützung bei Arbeitskämpfen.	Für Arbeitslosenunterstützungskasse und Krankenkasse.	Keine.	Die Verbandssktionen setzen selbst ihre Beiträge fest.	
Strassenbahner .....	Verbandsbeiträge: Fr. 1.— pro Monat, wovon Fr. 0.50 dem Streikfond und Fr. 0.50 der Verwaltungskasse zugeführt werden. Die Ortsverwaltungen sind autonom und setzen selbst die Höhe der Beiträge fest.	—	Unterstützung bei Arbeitskämpfen aus der Verbandskasse. Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit und Todesfall aus den Ortskassen.	Keine.	Keine.	Dito.	
<b>Bulgarien</b>							
Eisenbahner .....	Lewa 80.— halbjährlich für alle Mitglieder. Lehrlinge zahlen Lewa 60.—.	—	Unterstützung bei Krankheit, Massregelung und Todesfall.	Keine.	Keine.	Für örtliche und Verwaltungszwecke. (Einige wichtige Sektionen erheben einen kleinen Sonderbeitrag).	Lewa 3.— der Verbandsbeiträge.
<b>Dänemark</b>							
Eisenbahner .....	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	1,25 %	?	2 Kr. monatlich für die Unterstützungskasse.	Keine.	Keines.	Kr. 0.85 je Mitglied und Monat.
Lokomotivpersonal .....	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	0,75—1 %	?	Keine.	Keine.	Keines.	9 % der Beiträge.
Gewerkschaftsverband .....	Kr. 5.55 monatlich für alle Mitglieder.	ca. 3 %	Streik- und Arbeitslosenunterstützung.	Keine.	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Schiffsheizer .....	Kr. 4.50 für alle Mitglieder.	2,5 %	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und Todesfällen; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
<b>Deutschland</b>							
Verkehrsbund .....	Beitragsstufen je nach Einkommen. Einkommen pro Woche: über 12-16 M. " 16-20 " " 20-24 " " 24-30 " " 30-40 " " 40-50 " " 50-60 " " 70-90 " " 90-110 " " 110-130 " " 130-175 " " 175-220 " " 220-260 " " 260-300 " " 300-350 " " 350-400 " " 400-450 " " 450-500 " " 500-550 " " 550-600 " " 600-650 " " 650-700 " " 700-750 " " 750-800 " " 800-850 " " 850-900 " " 900-950 " " 950-1000 " " über 1000 M.	2,3—2,5 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Massregelung, Krankheit, Todesfällen, besonderen Notfällen und Rechtsschutz.	Rechtsschutz und Haftpflichtunterstützung 30 Pf. pro Woche.	Für Kraftfahrer ist Mitgliedschaft zur Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützungskasse obligatorisch.	Je nach dem Einkommen wird ein Sonderbeitrag erhoben von 5, 10, 15, 20, 25 oder mehr Pf.	30 % der Beiträge und 25 % der Beitragsgelder.

Einheitsverband der Eisenbahner .....	<p>1.50 " 220-280 " 1.50 " 260-300 " 1.70 " 300-350 " 1.90 " 350-400 " 2.10 " 400-450 " 2.10 (ausschliesslich Wirtschaftsbeitrag von 5 Pf. pro Woche).</p>	ca. 1,5 %	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Krankheit, Massregelung, Todesfällen, besonderen Notfällen.	Keine.	Keine.	Sonderbeiträge können nicht erhoben werden; dagegen bezahlen die Mitglieder in den Beitragsklassen III-VII einen Lokalschlag von mindestens 5 Pfg. pro Woche.	15 % von den für ordentliche Beiträge vereinnahmten Geldern plus Lokalschlag.
Estland Eisenbahner .....	<p>100—350 E. M. pro Mitglied und Jahr.</p>	?	Unterstützung bei besonderen Notfällen und bei Todesfällen.	Keine.	Keine.	Keines.	Die Ortsverwaltungen zahlen die Unterstützungen aus. — Sie führen an die Verbandskasse E. M. 50.— pro Mitglied und Jahr ab.
Finnland Transportarbeiter .....	<p>In Beitragsklasse I. F. M. 1.60 pro Woche. " " II. " 1.20 " " "</p>	0,30—0,35 % des Tagelohnes als Wochenbeitrag (Lokalschläge nicht einbegriffen)	Unterstützung bei Streik und Todesfällen. — Rechtsschutz.	Für Krankenkasse usw. F. M. 0.60 für Mitglieder der Beitragskasse I; F. M. 0.40 Mitgl. d. Beitragsklasse II.	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten	Erheben Beiträge für Verwaltung usw. in ungefähr derselben Höhe wie Verbandsbeitrag.
Frankreich Hafenarbeiter .....	<p>Monatliche Beiträge an die Fédération Fr. 0.70 je Mitglied.</p>	1/1000	Streikunterstützung.	Keine.	Keine.	(Lokale Gewerkschaften erheben eigene Beiträge, schwankend zwischen Fr. 3.— und Fr. 5.— monatlich.	Eigene Beiträge.
Grossbritannien Eisenbahner .....	<p>5½ Pence wöchentlich für alle Mitglieder ohne Unterschied des Alters und Geschlechts.</p>	0,35—1,05 %	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Entlassung, Massregelung.	Für die Arbeiter-Partei ½ Penny wöchentlich; 1 Penny wöchentlich für Unfallunterstützungskasse. 1 Penny wöchentlich für Sterbe- und Waisenunterstützungskasse. 6 Pence vierteljährlich für die Unterstützungskasse; 1 Penny wöchentlich für Unfallunterstützung; die Beiträge für die Kran-	Keine.	Keines.	1/3 der Beiträge.



<p><b>Irland</b> Gewerkschaftsverband</p>	<p>4 Beitragsstufen. Stufe A (Mädchen unter 18 Jahren) 3 Pence wöchentlich. Stufe B (Frauen über 18 Jahre, Jugendliche unter 18 Jahren) 4 Pence wöchentlich. Stufe C (alle Männer über 18 Jahre) 6 Pence wöchentlich. Stufe D (freiwillig für Ortsgruppen, Distriktssekretariate oder Industriegruppen; unterliegen der Genehmigung durch den Hauptvorstand) 9 Pence wöchentlich; Ausserdem bezahlen alle Mitglieder einen Beitrag von 6 Pence vierteljährlich und 6 Pence jährlich.</p>	<p>—</p>	<p>Für die Partei: werden vom ordentlichen Beitrag abgezogen.</p>	<p>Der Hauptvorstand kann bei allen oder einem Teil der Mitglieder Sonderbeiträge zu Verbandszwecken erheben lassen.</p>	<p>Für eigene Zwecke nach vorheriger Genehmigung des Hauptvorstandes.</p>	<p>25 % der Beiträge.</p>
<p><b>Jugoslawien</b> Eisenbahner</p>	<p>Alljährlich vom Kongress einheitlich festgesetzt; für 1927 auf 12 Dinars monatlich für aktive Bedienstete; 6 Dinars für Pensionierte.</p>	<p>0,5—1,2 %</p>	<p>Unterstützungskasse für entlassene oder gemassregelte Eisenbahner.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keines.</p>	<p>1 Dinar je Beitrag für die Ortsgruppen.</p>
<p><b>Kanada</b> Eisenbahner</p>	<p>Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt; der Mindestbeitrag muss jedoch auf Grund der Satzung monatlich \$ 1.— betragen. Der Hauptvorstand erhält von den Ortsverwaltungen 65 Cents je Mitglied und Monat sowie einen monatlichen Beitrag zur Unterhaltung der für jede Eisenbahnstrecke bestehenden Kommissionen zur Behandlung von Beschwerden.</p>	<p>1 % des Monatsverdienstes</p>	<p>Ortsverwaltungen können Unterstützungskassen einrichten.</p>	<p>Die Ortsgruppen setzen den ordentlichen Beitrag fest. Sind die monatlichen Beitragseingänge unzureichend, so können sie für eigene Zwecke Sonderbeiträge erheben.</p>	<p>Behalten für eigene Zwecke die Differenz zwischen den von ihren eigenen Mitgliedern erhobenen Beiträgen und den je Mitglied und Monat an die Hauptverwaltung abzuleifernden Summen.</p>	<p>15-20 % der Beiträge.</p>
<p><b>Luxemburg</b> Eisenbahner</p>	<p>Fr. 3.— monatlich plus 2 Sondermarken à Fr. 3.—</p>	<p>0,5%</p>	<p>Rechtsschutz.</p>	<p>Für Unterstützungskasse Fr. 2,50 pro Monat. (Die Ehefrauen der Mitglieder sind versicherungsberechtigt.)</p>	<p>Keines.</p>	<p>Keines.</p>
<p><b>Österreich</b> Eisenbahner</p>	<p>Einheitlicher Beitrag: Sch. 2.20 monatlich für die im Dienst stehenden Mitglieder und Sch. 1.50 für die Pensionierten.</p>	<p>1/3—1 1/4 %</p>	<p>Beihilfe aus dem Hinterbliebenen-Unterstützungsfonds, Notfallunterstützung, Rechtsschutz.</p>	<p>—</p>	<p>Für verschiedene Lokalgewerkschaftliche oder politische Zwecke. Einzelne Exekutiven erheben Sonderbeiträge (30 Groschen bis 1.40 Schilling).</p>	<p>7,5 und 5 % der ordentlichen Beiträge der Aktiv-Bediensteten bzw. der Pensionisten.</p>
<p><b>Gewerkschaftsverband</b></p>	<p>3 Beitragsklassen, festgesetzt nach Einkommen und Art der Leistungen ohne Unterschied des Geschlechts: 1. Klasse 74 Groschen pro Woche. 2. " " " " 3. " " " "</p>	<p>—</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Gau- und Ortsverwaltungen können Sonderbeiträge erheben mit Zustimmung des Verbandsvorstandes. Diese dürfen nur zur Bestreitung von Verwaltungskosten, zu Agitationszwecken, sowie zur Unterstützung von ausserordentlicher Unterstützung an in Not geratene Mitglieder verwendet werden.</p>	<p>Ortsverwaltungen dürfen für Verwaltungszwecke von den Beiträgen in den Klassen 1 und 2 5 Gr. und von den Beiträgen in Klasse 3 : 2 Groschen je Mitglied und Woche einbehalten.</p>

Land	Beitragsklasse	%	Unterstützung bei Streik und Arbeitslosigkeit sowie für Arbeiterbildung.	Unterstützung bei Todesfällen.	Unterstützung bei Streik, Krankheit, besonderen Notfällen. - Rechtsschutz.	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Dito.	Unterstützung bei Kämpfen.	Unterstützung bei Kämpfen.	Unterstützungskasse für Streikzwecke.	Sonderbeiträge können erhoben werden.	Ortsgruppen 5 %, Bezirkssekretariate 1 %, Fachsektionen 1,5 % der Beträge.	
Polen	2 Beitragsklassen: 50 Mils pro Monat bei einem Lohn bis zu 6 palästinischen Pfunden. 100 Mils pro Monat bei einem Lohn über 6 palästinischen Pfunden. (1 palästinisches Pfund = 1000 Mils).	Im Durchschnitt: 2,22%	Unterstützung bei Streik und Arbeitslosigkeit sowie für Arbeiterbildung.	Die Ortsgruppen können Unterstützungskassen gründen.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Sonderbeiträge können erhoben werden.	Ortsgruppen 5 %, Bezirkssekretariate 1 %, Fachsektionen 1,5 % der Beträge.	
	Je nach der Indexziffer, jedoch für alle Mitglieder gleich. Am 1. Januar 1926 2.58 Zloty je Mitglied.	?	Unterstützung bei Streik, Krankheit, besonderen Notfällen. - Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Finanzielle Selbständigkeit der Ortsgruppen.	Ortsgruppen behalten 2 Zloty vom Verbandsbeitrag.
	3 Zloty pro Monat für alle Mitglieder.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.
Rumänien	12 Lei pro Monat für alle Mitglieder.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	
	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt. - Minimum Kr. 3,- monatlich. Die Verbandskasse erhält Kr. 2.50 pro Monat und Mitglied.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.
Schweden	Kr. 1.50 monatlich für alle Mitglieder.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	
	Für 36 Wochen des Kalenderjahres werden bei einem Einkommen von mehr als Kr. 1200 jährlich, Kr. 1,- je Woche, und bei einem Einkommen von weniger als Kr. 1200 Kr. 0.50 je Woche bezahlt.	1-1,25 %	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.
Lokomotivpersonal	Kr. 4,- für alle Mitglieder.	3%	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	
	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt. - Minimum Kr. 3,- monatlich. Die Verbandskasse erhält Kr. 2.50 pro Monat und Mitglied.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.
Transportarbeiter	Kr. 1.50 monatlich für alle Mitglieder.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	
	Für 36 Wochen des Kalenderjahres werden bei einem Einkommen von mehr als Kr. 1200 jährlich, Kr. 1,- je Woche, und bei einem Einkommen von weniger als Kr. 1200 Kr. 0.50 je Woche bezahlt.	1-1,25 %	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.
Heizer	Kr. 4,- für alle Mitglieder.	3%	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	
	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt. - Minimum Kr. 3,- monatlich. Die Verbandskasse erhält Kr. 2.50 pro Monat und Mitglied.	?	Unterstützung bei Streik und besondere Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäusern, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.

Matrosen .....	Kr. 4.— für alle Mitglieder.	3%	Unterstützung bei Kämpfen.	Keine.	Keine.	Keine.	Keines.	Die Administrationskosten bezahlt Verbandshauptkasse.
Schweiz Eisenbahner .....	Fr. 21.— jährlich für alle männlichen und Fr. 10.50 jährlich für alle weiblichen Mitglieder. Der Beitrag wird monatlich, bei einzelnen Sektionen vierteljährlich erhoben.	0,7—2%	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und besonderen Notfällen.	Im Rahmen der Untertverbände bestehen Versicherungskassen mit verschiedenen Sonderbeiträgen und Leistungen.	In einzelnen Untertverbänden ist Mitgliedschaft zur Versicherungskasse obligatorisch.	Sektionen und Untertverbände erheben bescheidene Beiträge, die je nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sind.	Keines.	Ertrag der Sonderbeiträge.
Transportarbeiter .....	<p>Weibliche Mitglieder: Verdienst unter Fr. 30 per Woche. Fr. 0.60 über Fr. 80 " " 1.35</p> <p>Männliche Mitglieder: Verdienst unter Fr. 80 " " 0.90 über Fr. 80 " " 1.35</p> <p>Wochenbeitrag: Fr. 0.60 " 1.35</p>	1,25 %	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und bei Massregelung.	Für Krankenkasse. (17 % der Mitglieder).	Keine.	Die Ortsgruppen können mit Zustimmung des Verbandsvorstandes besondere Beiträge erheben für örtliche Verwaltungskosten.	Keines.	18 % der Verbandsbeiträge, ausschliesslich event. besondere Beiträge.
Tschechoslowakei Tschechische Eisenbahner .	Für die aktiven Bediensteten Kč. 8.— pro Monat; für Pensionierte Kč. 3.— pro Monat.	1	Rechtsschutz Unterstützung bei Todesfällen u. dgl.	Keine.	Keine.	Keines.	Keines.	10 % der Beiträge.
Deutsche Eisenbahner .....	Für die aktiven Bediensteten Kč. 12.— bis Kč. 15.— pro Monat, für Pensionierte Kč. 4.— bis Kč. 9.— pro Monat.	1,4—1,8 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, besonderen Notfällen, Todesfällen, Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keines.	Keines.	Kč. 1.— von den Beiträgen à Kč. 4, 5, 6 und 12 Kč. 1.20 von den Beiträgen à Kč. 7, 8, 9 und 15.
Deutsche Transportarbeiter .....	Ein Stundenlohn. — Saisonarbeiter bezahlen 44 Wochenbeiträge im Kalenderjahr.	(Ein Stundenlohn) ca. 2 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit, Streik und Aussperrung.	Keine.	Keine.	Für besondere Agitation und Bildungskosten im Ort.	Keines.	30 Heller je Beitrag.
Binnenschiffer .....	Die Ortsgruppen erheben ca. Kč. 120 jährlich; davon erhält die Verbandskasse Kč. 16, die Arbeitslosenkasse Kč. 24.	1%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Todesfällen.	Keine.	?	Die Ortsgruppen können den Beitrag festsetzen.	Keines.	Eigene Beiträge.
Kraftfahrer .....	Staatsangestellte zahlen monatlich Kč. 7.—, Privatangestellte Kč. 12.—.	1%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Unfall, Erwerbsunfähigkeit, Todesfällen und besonderen Notfällen.	Keine.	Keine.	Für ausserordentliche Unterstützungen.	Keines.	6 % der Beiträge.
Lokomotivführer .....	Für die aktiven Bediensteten Kč. 60.— jährlich, für Pensionierte Kč. 12.— jährlich.	?	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen, Krankheit, Arbeitslosigkeit.	Schutzfonds (1/3 der Mitglieder).	—	Für Unterstützungs-zwecke.	Keines.	?



Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1927	Erhalten die Mitglieder die Zeitung kostenlos oder gegen Bezahlung?
<b>Argentinien</b>				
Eisenbahner (Fédération)	La Confraternidad .....	m.	?	?
Eisenbahner (Verband)	El Obrero Ferroviario .....	2 X m.	?	?
Lokomotivpersonal	La Fraternidad .....	2 X m.	?	?
Seeleute	La Unión del Marino .....	m.	?	?
<b>Australien</b>				
Bedienungspersonal	The Stewards' Journal .....	m.	?	3 Pence pro Nummer.
<b>Belgien</b>				
Eisenbahner	1. Le Ralliement (franz.) .....	w.	42.497	Kostenlos.
	2. De Eendracht (fläm.) .....	w.	29.167	"
	3. Die Eintracht .....	2 X m.	—	Kostenlos für Mitglieder im deutschen Sprachgebiet.
<b>Transportarbeiter</b>				
	1. De Transportarbeider (fläm.) .....	m.	28.000	Kostenlos.
	2. Le Travailleur du Transport (franz.) .....	m.	2.100	"
	3. Bulletin van den Havenarbeidersbond .....	unregelm.	15.000	"
	4. Het Orgaan (Hafenbetriebspersonal)	m.	700	"
	1. Le Tram-Belge (franz.) .....	2 X m.	} 12.000	"
	2. De Belgische Tram (fläm.) .....	2 X m.		"
<b>Brasilien</b>				
Fuhrleute	—	—	—	—
<b>Britisch-Indien</b>				
Eisenbahner (Fédération)	Press Report .....	unregelm.	?	?
Seeleute	—	—	?	?
Binnenschiffer	Bulletin .....	unregelm.	?	?
<b>Bulgarien</b>				
Eisenbahner	Jélesnitscharska Borba .....	w.	5.000	Kostenlos.
<b>Dänemark</b>				
Eisenbahner	Jernbane-Tidende .....	2 X m.	11.000	"

Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1927	Erhalten die Mitglieder die Zeitung kostenlos oder gegen Bezahlung?
Lokomotivpersonal .....	Dansk Lokomotiv Tidende .....	2 X m.	3.000	Kostenlos.
Transportarbeiter .....	Arbejdsmandenes Fagblad .....	2 w.	5.000	Kr. 1.- vierteljährlich.
Heizer .....	Faklen .....	m.	2.000	Kostenlos.
<b>Deutschland</b>				
Eisenbahner .....	1. Der Deutsche Eisenbahner (Ausgabe A für Lohrepfänger) .....	w.	201.500	"
	2. Der Deutsche Eisenbahner (Ausgabe B für Gehalispfänger) .....	w.	61.000	"
	3. Merkblätter für Betriebs- und Beamtenräte der Reichsbahn .....	m.	23.000	"
	4. Freie Eisenbahner-Jugend .....	m.	2.200	"
Transportarbeiter .....	1. Deutscher Verkehrsband .....	w.	240.000	"
	2. Die Schifffahrt .....	2w.	35.000	"
	3. Deutsche Privat- und Strassenbahner-Zeitung .....	2w.	52.000	"
	4. Post und Telegraphie .....	w.	40.000	"
	5. Luft- und Kraftfahrt .....	m.	41.000	"
	6. Hausangestellten-Zeitung .....	m.	20.000	"
Maschinisten und Heizer	1. Der Deutsche Maschinist und Heizer .....	2w.	?	?
	2. Der Schiffsmaschinist und Heizer .....	m.	?	?
	3. Energie .....	2w.	?	?
<b>Estland</b>				
Eisenbahner .....	Side .....	m.	1.000	20 E. M. pro Nummer.
<b>Finnland</b>				
Eisenbahner .....	Kuljetustyöläinen .....	-	7.000	Kostenlos.
Transportarbeiter .....		6-8 Mal im Jahr.	?	?
<b>Frankreich</b>				
Eisenbahner .....	La Tribune des Cheminots .....	2 X m.	6.000	Fr. 0.20 pro Nummer für angeschlossene Gewerkschaften.
Transportarbeiter .....	Les Transports .....	m.	?	?
Hafenarbeiter .....	Bulletin .....	m.	?	?



Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1927	Erhalten die Mitglieder die Zeitung kostenlos oder gegen Bezahlung?
<b>Luxemburg</b> Eisenbahner .....	Le Signal .....	w.	5.000	Kostenlos.
<b>Niederländisch-Indien</b> Eisenbahner .....	Spoorbondsblad .....	2 × m.	3.000	"
<b>Norwegen</b> Eisenbahner .....	Jernbanemanden .....	w.	?	?
Lokomotivpersonal .....	Lokomotivmands Tidende .....	2 × m.	?	?
Eisenbahngestellte .....	Jernbanen .....	2 × m.	?	?
Transportarbeiter .....	Transportarbeideren .....	q.	4.500	Kostenlos.
	Fagblad .....	m.	?	?
<b>Österreich</b> Eisenbahner .....	Der Eisenbahner .....	w.	93.000	Kostenlos.
Transportarbeiter .....	1. Zeitrad .....	2 × m.	31.000	"
	2. Österreichischer Strassenbahner ...	2 × m.	15.000	Die Strassenbahner in Wien, Graz und Klagenfurt leisten einen Extra-Beitrag von 1 Groschen pro Zeitung.
<b>Palästina</b> Eisenbahner .....	Mitteilungsblatt .....	unregelm.	1.000	Kostenlos.
<b>Polen</b> Eisenbahner .....	Kolejarz Zwiakowiec .....	2 × m.	60.000	Kostenlos.
Kraffahrer .....		~		
<b>Rumänien</b> Hafenarbeiter .....	Tribuna Porturilor .....	w.	3.500	Freier Verkauf à 3 Lei pro Nummer.
<b>Schweden</b> Eisenbahner .....	Signalen .....	w.	36.000	Kostenlos.
Lokomotivpersonal .....	Lokomotivmannens Tidning .....	2 × m.	5.000	"
Transportarbeiter .....	Transportarbetaren .....	q.	16.000	"
Heizer .....		m.	3.000	"
Matrosen .....	Sjömannen .....	m.	4.000	"

<b>Schweiz</b>									
Eisenbahner .....									Kostenlos.
1. Der Eisenbahner .....								28.100	
2. Le Cheminot (franz.) .....								9.150	"
3. Il Ferroviere (ital.) .....								3.000	"
4. Technische Beilage (wird alle 3 Monate der Verbandszeitung beigelegt) .....								—	"
1. Solidarität .....								2.000	Fr. 2.— pro Jahr für Portoauslagen in Form von sog. Pressfondsmarken.
2. Solidarité (franz.) .....								—	—
3. Der Chauffeur .....								2.000	—
<b>Spanien</b>									
Eisenbahner .....								10.000	Kostenlos.
Transportarbeiter .....								?	50 Céntimos pro Nummer.
Bedienungspersonal Vigo .....								—	—
<b>Tschechoslowakei</b>									
Tschechische Eisenbahner .....								28.300	Kostenlos.
1. Železniční Zřizovatel (tschechisch) .....								5.600	"
2. Železničar (Slovenisch) .....								3.900	"
3. Weckruf der Eisenbahner .....								3.600	"
4. Vasutas (ungarisch) .....								17.000	"
Der Eisenbahner .....								4.000	"
1. Zájmy strojvéce (tschechisch) .....								2.500	"
2. Lokomotivführer-Interessen .....								5.800	"
Zeitraid .....								500	Sonderbeitrag von Kr. 18.— jährlich.
Československá Plavba .....								2.500	Kostenlos.
Ridič Automobili (tschechisch) .....								1.000	"
Der Kraftfahrer .....								—	—
—								—	—
—								2.000	Kostenlos.
Szállító és Fuvarozó Munkások Szaklapja .....								—	—
—								—	—
—								—	—
<b>Ungarn</b>									
Eisenbahner .....								—	—
Strassenbahner .....								—	—
Transportarbeiter .....								—	—
Kraftfahrer .....								—	—
<b>Vereinigte Staaten</b>									
Hafenarbeiter .....								—	—

**Bemerkungen:** Das Erscheinen wird in folgender Weise angedeutet: w. = wöchentlich; 2w. = zweiwöchentlich; 2 X m. = zwei Mal im Monat; 3 X m. = drei Mal im Monat; m. = monatlich; q. = vierteljährlich.

## Die finanzielle Lage verschiedener angeschlossener Organisationen.

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1926 <sup>1)</sup>	Beiträge an den Gewerkschafts- bund im Jahre 1926	Beiträge an Landesfreikasse oder Kampffonds im Jahre 1926.	Vermögen am 1. Januar 1927 der Verbandskasse (einschl. Kampf- fonds u. dgl.)	Ortsgruppen der
<b>Argentinien</b> Eisenbahnpersonal (Unión Ferroviaria) .....	Pesos 498.671	—	—	Pesos 480.696.85	—
<b>Belgien</b> Eisenbahnpersonal .....	Fr. 3.830.908	Fr. 43.600.20	—	Fr. 5.769.878.63	Fr. 214.983.06
Transportarbeiter .....	" 914.067.95	" 23.404.25	—	" 2.898.969.52	—
Strassenbahner .....	" 120.000	" 8.000	—	—	—
<b>Bulgarien</b> Eisenbahner .....	Lewas 560.000	(dem Gewerk- schaftsbund nicht angeschl.)	—	Lew. 490.731.50	Lew. 100.000 ung.
<b>Dänemark</b> Eisenbahner <sup>2)</sup> .....	Kr. 438.000	Kr. 6.606	Kr. 15.572	Kr. 1.182.307 (am. 31/3/27)	Kr. 150.000 ung.
Lokomotivpersonal .....	" 85.692	(dem Gewerk- schaftsbund nicht angeschl.)	—	Kr. 41.000	—
Schiffsheizer .....	" 106.000	(dem Gewerk- schaftsbund nicht angeschl.)	—	—	—
<b>Deutschland</b> Eisenbahner .....	Mk. 4.538.771.37	Mk. 108.510 (1927)	—	Mk. 2.431.695 (1928)	Mk. 615.720 (1928)
Verkehrsbund .....	" 7.264.293.72	" 89.768	Mk. 33.830	" 3.786.095.53	" 686.150.29
<b>Finnland</b> Transportarbeiter .....	FMk. 350.900.65	FMk. 70.830	—	FMk. 195.312.98	FMk. 1.574.459.03
<b>Frankreich</b> Transportarbeiter .....	Fr. 72.000	Fr. 18.000	Fr. 18.000	Fr. 83.379	— <sup>3)</sup>

<b>Grossbritannien</b>									
Eisenbahner .....	£ 383.931.19,9	?	—	—	—	£ 53.990.16,1			
Eisenbahngestellte 4) .....	" 117.492,67	£ 825	—	—	£ 119.832.18,2	?			
Gewerkschaftsverband .....	" 438.034,44 5)	£ 8.437.10,00	—	—	— 9)	— 9)			
Transportarbeiter bei den Konsumvereinen 4) .....	" 170.658	" 1.254,8,3	—	—	" 105.307.14,2	—			
Kohlenarbeiter .....	" 2.613,0,2	?	—	—	" 5.989,3,8	—			
<b>Jugoslawien</b>									
Eisenbahner .....	Din. 437.224	Din. 8.400	—	—	Din. 34.488,99	Din. 10.835			
<b>Kanada</b>									
Eisenbahner .....	\$ 53.611,50	\$ 2.685,00 (1927)	—	—	\$ 50.000,00	\$ 20.250,00			
<b>Luxemburg</b>									
Eisenbahner .....	Fr. 131.788,96	—	—	—	Fr. 711.432,98	Fr. 433.365,57			
<b>Niederlande</b>									
Eisen- und Strassenbahner ...	Fl. 363.954,25	Fl. 14.341,06	Fl. 31.242,48	Fl. 469.116,81	Fl. 469.116,81	unbekannt			
Transportarbeiter .....	" 500.381,50	" 15.765,63	" 23.784,50	" 279.068,69	" 279.068,69	—			
<b>Norwegen</b>									
Lokomotivpersonal .....	Kr. 36.004	(dem Gewerk- schaftsband nicht angeschl.)	—	—	—	—			
Eisenbahngestellte .....	" 35.442	—	—	—	Kr. 20.085,42	Kr. 89.023,66			
Transportarbeiter .....	" 301.611,15	Kr. 37.155,30	Kr. 59.030,50	Kr. 59.030,50	" 206.961,64	—			
<b>Oesterreich</b>									
Eisenbahner .....	Sch. 814.569,—	Sch. 45.974,—	?	Sch. 1.533,850	Sch. 1.533,850	Sch. 184.243			
Gewerkschaftsverband .....	" 1.093.318,14	" 11.608,31	Sch. 7.738,—	" 1.245.364,14 (exkl. Streikfond)	" 1.245.364,14 (exkl. Streikfond)	" 178.050,96			
<b>Polen</b>									
Kraftfahrer .....	Zl. 4.886 (1/5/26—31/12/26)	—	—	Zl. 25,—	Zl. 25,—	—			
<b>Rumänien</b>									
Hafenarbeiter .....	Lei 2.448.549	Lei 35.940	—	Lei 475.000	Lei 475.000	Lei 4.125.000 (inkl. immob.)			

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1926 <sup>1)</sup>	Beiträge an den Gewerkschaftsbund im Jahre 1926	Beiträge an Landesstreik- oder Kampffonds 1926	Vermögen am 1. Januar 1927	
				der Verbandskasse (einschl. Kampffonds u. dgl.)	der Ortsgruppen
<b>Schweden</b>					
Eisenbahner .....	Kr. 992.566	Kr. 163.297.40	?	Kr. 2.515.589.25	unbekannt
Transportarbeiter .....	" 474.841.50	" 67.375.40	—	" 926.168.68	—
Seeleute .....	" 235.948	" 4.943	Kr. 4.943	" 341.871.33	—
<b>Schweiz</b>					
Eisenbahner .....	Fr. 774.753.21	Fr. 28.719.20	—	Fr. 1.400.000	—
Transportarbeiter .....	" 300.722.89	" 15.813.20	—	" 397.040.95	—
<b>Spanien</b>					
Eisenbahner .....	Pesetas 74.399.28	Pesetas 5.463.20	—	Pesetas 25.462.48	—
<b>Tschechoslowakei</b>					
Tschechische Eisenbahner .....	Kč. 2.611.641	Kč. 33.553	—	Kč. 4.565.377	Kč. 247.485
Deutsche Eisenbahner .....	" 1.171.017	" 48.166	(inkl. Beitrag Landesstreikkasse)	" 5.435.798	(inkl. Immob.)
Deutsche Transportarbeiter...	" 677.814.80	" 18.552.88	(dito)	" 960.162.25	Kč. 119.908.73
Lokomotivführer .....	" 426.207.83 (1927)	(dem Gewerkschaftsbund nicht angeschl.)	—	" 512.429.55 (1928)	—
Kraftfahrer .....	" 142.001.52	Kč. 1.700	Kč. 12.647.72	" 454.927.49	—

**Bemerkungen:**  
<sup>1)</sup> Nach Abzug der den Unterstützungskassen zukommenden Gelder, jedoch einschliesslich der Beiträge für Streik- und sonstige Kampffonds.  
<sup>2)</sup> Kassenbericht 1/4/1926—31/3/1927.

<sup>3)</sup> Es gibt keine Ortsgruppen, sondern Gewerkschaften, welche eine selbständige Kassenverwaltung haben.

<sup>4)</sup> Ein Teil der Mitglieder ist der I.T.F. nicht angeschlossen.

<sup>5)</sup> Ohne Abzug der den Unterstützungskassen zukommenden Gelder.

<sup>6)</sup> Wegen des Generalstreiks vom Jahre 1926 war kein Kassenüberschuss vorhanden.