

# GESCHÄFTS- UND KASSENBERICHT

ÜBER DIE JAHRE 1922 UND 1923

ITF



17/K 0-15184

1924

Int. Instituut  
Soc. Geschiedenis  
Kolkersgracht 264  
Amsterdam-C.

# Inhalt.

## I. Teil.

	Seite
<i>Kapitel I: Angeschlossene Organisationen</i> . . . . .	7
A. Beitritt . . . . .	8
B. Ausschluß . . . . .	9
C. Übersicht der angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl . . . . .	10
<i>Kapitel II: Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I. T. F.</i> 17	
A. Generalrat . . . . .	17
B. Exekutivkomitee . . . . .	18
C. Ausschuß . . . . .	19
<i>Kapitel III: Das Sekretariat der I. T. F.</i> . . . . .	21
A. Veröffentlichungen . . . . .	21
B. Dokumentensammlung und Archiv . . . . .	25
C. Sekretäre, Personal und Büroräume . . . . .	26
<i>Kapitel IV: Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen</i> 29	
A. Vertretung der I. T. F. auf Kongressen der angeschlossenen Organisationen . . . . .	30
B. Konflikt zwischen dem jugoslawischen und italienischen Seeleuteverband . . . . .	32
C. Unterstützungen . . . . .	32
<i>Kapitel V: Kongresse und Konferenzen</i> . . . . .	33
A. Kongreß der I. T. F. in Wien (2. bis 6. Oktober 1922) . . . . .	33
B. Konferenz in Amsterdam, im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes am 23. Januar 1923 . . . . .	33
C. Seeleutekonferenz am 15. und 16. Mai 1923 in London . . . . .	34
D. Die Berliner Konferenz am 23. und 24. Mai 1923 . . . . .	34
E. Seeleutekonferenz am 16. und 17. Oktober 1923 in Amsterdam . . . . .	35

	Seite
<i>Kapitel VI: Aktionen</i> . . . . .	37
I. Aktionen allgemeiner Art . . . . .	38
II. Unterstützung bei Lohnbewegungen . . . . .	43
III. Sonstige Aktionen . . . . .	47
 <i>Kapitel VII: Beziehungen zu anderen Internationalen</i> . . . . .	 51
A. I.G.B. und Internationale Berufssekretariate . . . . .	51
B. Internationaler Verband christlicher Fabrik-, Transport-, Nahrungs- und Genußmittelarbeiter-Verbände . . . . .	53
C. International Seafarers' Federation . . . . .	53
D. Internationales Propaganda-Komitee der revolutionären Transportarbeiter . . . . .	54

## 2. Teil.

<i>Finanzieller Bericht 1922</i> . . . . .	55
<i>Finanzieller Bericht 1923</i> . . . . .	71
<i>Revisionsbericht der vom Generalrat eingesetzten Kontroll-</i> <i>kommission</i> . . . . .	83

ERSTER TEIL.  
GESCHÄFTSBERICHT.

---



Verwaltungsgebäude der I. T. F.  
Vondelstraat 61, Amsterdam

# Kapitel I.

---

## Angeschlossene Organisationen.

Während der beiden verflossenen Jahre wurde mit allen geeigneten Mitteln auf den Anschluß der noch abseits der I. T. F. stehenden Organisationen hingewirkt. Diese Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg, denn im Jahre 1922 schlossen sich acht, im Jahre 1923 nicht weniger als 13 Organisationen an.

Diese Erfolge können als ein Beweis für die Richtigkeit der Grundsätze und Taktik der I. T. F. betrachtet werden. Besonders darf auch die hohe Zahl der Beitritte für 1923 auf die erhöhte Aktivität des Büros zurückgeführt werden. Die im Jahre 1923 erfolgte Zunahme des Mitgliederstandes dürfte indessen auch der erhöhten propagandistischen Tätigkeit des Sekretariats zu verdanken sein, dem sich mit der Herausgabe des gedruckten Mitteilungsblattes eine weit größere Möglichkeit zu intensiver Aufklärungsarbeit und Propaganda eröffnete, wodurch auch das Interesse nicht angeschlossener Organisationen geweckt wurde. Auch die Veröffentlichung der Broschüre über Ziel, Wesen und Streben der Internationalen Transportarbeiter-Föderation trug viel dazu bei, ihre Grundsätze bekanntzumachen und ihr Tätigkeitsfeld auszubreiten.

\* \* \*

Konnte im vorigen Bericht nur die Notwendigkeit der Ausdehnung unserer Internationale auf außereuropäische Organisationen betont werden, so ist jetzt der Anschluß einiger Organisationen in Nord- und Südamerika und der ersten Organisation aus Asien zu verzeichnen. Damit ist der Grundstein zur wirklichen Internationalisierung der I. T. F. gelegt, obwohl wir uns nicht der Tatsache verschließen, daß es nach wie vor harter Anstrengungen bedarf, um die Fahne der I. T. F. auch in die entferntesten Weltteile zu tragen. Wir senden fortwährend Propagandamaterial und Aufrufe zum Anschluß aus, der persönliche Kontakt fehlt aber. Der auf dem Wiener Kongreß gefaßte Beschluß, Vertreter der I. T. F. nach diesen Weltteilen abzuordnen, soll deshalb, sobald es die Umstände gestatten, zur Ausführung gelangen.

## A. Beitritt.

1922

- Dänemark:* Sö-Fyrbödernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer).  
*Frankreich:* Fédération des Syndicats Maritimes (Seeleute).  
*Italien:* Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare (Seeleute).  
*Jugoslawien:* Savez Jugoslavenskih Pomoraca (Seeleute).  
*Lettland:* Latvijas Jurnieku un Iekseju Udenu Brauceju Savieniba (Seeleute).  
Latvijas Dzelzcejnēeku Savieniba (Eisenbahner).  
*Polen:* Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce (Eisenbahner).  
*Spanien:* La Velocidad, Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid (Chauffeure).

1923

- Argentinien\*):* „La Fraternidad“ Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras (Lokomotivpersonal).  
„Confraternidad Ferroviaria“ Entidad federativa de Sindicatos Ferroviarios (Eisenbahner).  
Federación Obrera Marítima (Seeleute).  
*Belgien:* Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Straßenbahner).  
*Großbritannien:* Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal).  
*Inland:* Sjómannafélagid Reykjavíkur (Seeleute und Fischer).  
Verkamannafélagid Dagsbrún (Hafenarbeiter).  
*Kanada:* Canadian Brotherhood of Railroad Employees (Eisenbahner).  
*Nordamerika (Vereinigte Staaten und Kanada):* International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter).  
*Palästina:* Organisation of Railways Post & Telegraph Workers (Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonpersonal).  
*Rumänien:* Uniunea Muncitorilor Manuali si Carutasi din Porturile Romaniei.  
*Tschechoslowakei:* Svazu zaměstnanců skladních a dopravních v republice československé (Tschechische Transportarbeiter).  
*Ungarn:* Verband des Straßenbahn- und Lokalbahnpersonals.

---

\*) Der Anschluß dieses Verbandes (1. Januar 1923) wurde durch den Anschluß der „Confraternidad“ hinfällig, da diese sowohl die „Fraternidad“ wie die „Unión Ferroviaria“ (Eisenbahnverband) umfaßt.

Die Zulassung aller aufgeführten Verbände wurde vom Exekutivkomitee beschlossen, während der Generalrat seinerseits die Beschlüsse des Exekutivkomitees genehmigt hat.

Das Sekretariat steht mit mehreren anderen Organisationen zwecks deren Anschluß in Briefwechsel. Seit 1. Januar 1924 haben sich folgende Organisationen angeschlossen:

*Großbritannien und Irland:* Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland (Eisenbahnbeamte).

*Australien:* Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Bedienungspersonal).

## **B. Ausschluß.**

Sahen sich in der vorigen Berichtsperiode Exekutivkomitee und Generalrat verpflichtet, die Niederländische Föderation der Transportarbeiter auszuschließen, weil die Leitung dieser Organisation sich nicht scheute, im Verbandsorgan die I. T. F. und ihre Arbeit zu verleumden, während sie selbst ihre internationalen Verpflichtungen vernachlässigte, so waren diese beiden Instanzen zu ihrem Bedauern im Jahre 1923 wiederum genötigt, zu einer solchen Maßnahme überzugehen und den italienischen Seeleuteverband (Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare) auszuschließen. Dieser Verband hat sich auf Seiten des Faschismus gestellt und dadurch den Interessen und dem Geist der I. T. F. zuwider gehandelt. Der italienische Seeleuteverband hat seine Selbständigkeit aufgegeben und sich der Reaktion ausgeliefert; für eine derartige Organisation ist kein Platz innerhalb der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

## **C. Übersicht der angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl.**

Nachstehend geben wir eine Übersicht der angeschlossenen Organisationen unter Angabe ihrer Mitgliederzahl am Anfang der Jahre 1919, 1920, 1921, 1922, 1923 und 1924.

Aus diesen Übersichten ergibt sich, daß die I. T. F. in stetem und raschem Wachstum begriffen ist. Sie gewinnt nach und nach an Einfluß und Bedeutung. Die Anzahl der über die ganze Erde verbreiteten Transportarbeiterorganisationen, mit denen sie in regelmäßiger Berührung steht, nimmt dauernd zu, und die geführten Korrespondenzen lassen erhoffen, daß in den kommenden Jahren die Zahl der angeschlossenen Organisationen wieder eine beträchtliche Zunahme verzeichnen wird.

I. Die Mitgliederzahlen der angeschlossenen Organisationen während der Jahre 1919 bis 1924.

Land	Organisation	April 1919	1. Januar 1920	1. Januar 1921	1. Januar 1922	1. Januar 1923	1. Januar 1924
Argentinien	Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahner)	—	—	—	—	13 000	13 500
	1) "La Fraternidad" Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras 2) Unión Ferroviaria	—	—	—	—	—	30 000*
Belgien	Federación Obrera Marítima (Seeleute)	—	—	—	—	—	10 900*
	Belgische Transportarbeitersbond	15 000	24 000	30 000	30 000	25 000	24 800
Bulgarien	Syndicat National du Personnel des Ch. de F. P. T. T. M. (Eisenbahner)	—	—	—	—	—	55 000
	Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Kleinbahner und Straßenbahner)	—	—	700*	836	1 410	12 000*
Dänemark	Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner)	—	—	—	10 085*	9 830	9 694
	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	—	—	3.200	vereinigte sich 1921 mit dem Dansk Arbejdsmandsforbund	—	—
Deutschland	Dansk Transportarbejderforbund	—	—	—	21 576	20 497 <sup>1</sup>	20 000
	Dansk Arbejdsmandsforbund (Hafen- und Transportarbeiter)	—	—	—	—	1 500*	2 000
Deutschland	Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiiffsheizer)	—	—	—	—	—	—
	Deutscher Verkehrsband	191 000	550 000	582 000	567 447	492 053	368 240 <sup>2</sup>
Finnland	Deutscher Eisenbahnverband	69 006	420 000	503 000	450 500	440 000	200 000 <sup>3</sup>
	Suomen Kujjetustyöntekijäin Liitto (Transportarbeiter)	4 000	5 000	5 014	—	—	—
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)	—	—	100 000*	36 000	27 500	35 000
	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)	—	—	20 000*	20 000	15 360	12 450 <sup>4</sup>
Griechenland	Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter)	—	—	48 000*	12 000	12 000	12 000
	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute)	—	—	—	—	10 000*	10 000
Großbritannien	Union panhellénique des Ouvriers du Transport (Transportarbeiter)	—	31 000	—	—	—	—
	National Union of Railwaymen (Eisenbahner)	—	—	470 000*	350 000	300 000	363 230
Holland	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivpersonal)	—	—	—	—	—	60 000*
	National Transport Workers' Federation (Transportarbeiter)	280 000	280 000	400 000	300 000	240 000	285 633 <sup>5</sup>
Irland	Centrale Bond van Transportarbeiders	22 000	25 426	20 550	22 075	19 100	17 720
	Niederländische Federatie van Transportarbeiders	10 000	15 000	9 000	—	—	—
Island	Niederländische Vereinigung van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner und Straßenbahner)	18 000	20 026	20 784	23 223	21 754	20 701
	Irish Transport and General Workers' Union (Transportarbeiter)	—	—	15 000*	17 000	14 750	14 750
Italien	Sjómannafélagid Reykjavíkur (Seeleute)	—	—	—	—	—	600**
	Verkamannafélagid „Dagsbrún“ (Hafen- und Transportarbeiter)	—	—	—	20 000*	—	—
Jugoslawien	Federazione fra i Lavoratori del Porto (Hafenarbeiter)	—	—	—	19 158*	15 000	15 000
	Sindacato Tramvieri Italiani (Straßenbahner)	—	—	—	—	10 000*	—
Jugoslawien	Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare (Seeleute)	—	—	798*	2 362	2 584	1 030
	Savez Željezničara Jugoslavije (Eisenbahner)	—	—	—	—	4 800*	500
	Savez Jugoslavenskih Pomoraca Susak (Seeleute)	—	—	—	—	—	—

Ausgeschlossen Juli 1923<sup>8</sup>

Ausgeschlossen 1921

Kanada	Canadian Brotherhood of Railroad Employees (Eisenbahner)	—	—	—	—	—	—	—	10 000*
Lettland	Latvijas Dzelzceļnieku Savienība (Eisenbahner) Latvijas Jūrnieku un Iekšēju Udenū Braucēju Savienība (Seeleute)	—	—	—	—	—	—	—	3 000* 1 014*
Luxemburg	Luxemburgischer Eisenbahnverband	—	—	6 700*	6 200	—	—	—	5 700
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner) Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal) Norsk Transportarbeiderforbund Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute) Norsk Sjørestaurationsforbund (Bedienungspersonal)	—	—	8 950* 1 699* 10 000* 5 000* 2 000*	6 048 1 594 6 036 2 500 2 000	—	—	—	5 200 <sup>9</sup> 1 484 5 378 2 000 —
Österreich	Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner für Österreich Verband der Handels-, Transport- u. Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs Union des cheminots (Eisenbahner)	72 000	82 000	91 944	109 088	—	—	110 708	80 000 <sup>12</sup>
Palästina	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce (Eisenbahner)	18 978	60 000	52 553	58 254	—	—	47 211	36 290
Polen	—	—	—	—	—	—	—	—	500*
Rumänien	Uniunea Muncitorilor de Transport pe Apă si Uscat (Transport- und Hafenarbeiter)	—	—	—	—	—	—	67 000*	69 930
Schweden	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner) Sveriges Lokomotivmannaförbund (Lokomotivpersonal) Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	35 439	39 475	39 554	34 794	—	—	35 500	4 242* 33 921
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahnverband Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	11 059	12 000	13 179	11 689	—	—	11 594	4 892 13 290
Spanien	Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Eisenbahner) « La Velocidad » Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid (Chauffeurs)	—	—	—	—	—	—	2 250	1 834
Tschechoslowakei	Unie Železničnických Zaměstnanců v Československé Republice (Tschechische Eisenbahner) Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Organisation) Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Organisation) Svazu zaměstnanců skladištní a dopravní v republice československé (Tschechische Transportarbeiter)	—	—	66 598*	55 800	—	—	45 157	38 250
Ungarn	Freie Vereinigung ungarischer Eisenbahner Verband des Straßenbahn- und Lokalbahnpersonals Verband der ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter	—	—	28 660*	25 274	—	—	23 026	18 894
Vereinigte Staaten u. Kanada	International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter)	—	—	10 000*	7 012	—	—	6 211	5 068
	Total	746 482	1 573 927	2 691 763	2 352 610	—	—	2 189 974	2 035 958

\*) Im Laufe des Vorjahres, aber nach dem 1. Januar abgeschlossen.

1) Mitgliederzahl am 1. Januar 1923. — 2) Nicht einbezogen 60 000 Post-, Telegraphen- und Telephonangestellte. — 3) Das Eisenbahnpersonal wurde um 300 000 vermindert. Große Schwierigkeiten resultierten aus der Besetzung des Ruhrgebiets und der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Arbeiter im allgemeinen. — 4) Die Verbände von Lyon und Marseille (5 000 Mitglieder) trennten sich von der Organisation infolge Meinungsverschiedenheiten in der Beitragsfrage. — 5) Einschließlich der Transportarbeiter-Mitgliedschaft der „Transport and General Workers' Union“, welche sich von der britischen Föderation losgelöst hat. — 6) Laut nachträglicher Meldung erhöhte sich die Mitgliederzahl auf 1043. — 7) Aufgelöst durch die Faschisten. — 8) Ausgeschlossen wegen ihres faszistischen Einschlags. — 9) Mitgliederzahl am 1. Januar 1923. — 10) Mitgliederzahl am 1. Januar 1923. — 11) Suspendiert vom Generalrat. Es besteht keinerlei Verbindung mit dem Verband. — 12) Gemäß dem Sanierungsprogramm des Völkerbundes wurde das Eisenbahnpersonal um 30 000 vermindert.

## II. Aufstellung über den Mitgliederstand

(Nach Berufsgruppen)

Diese Tabelle bildet den ersten Versuch, die Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nach Berufsgruppen zu ordnen.

Länder	Eisenbahner				Seeleute					Gesamtsumme	
	Gesamtsumme		Lokomotivpersonal	Büropersonal	Gesamtsumme		Deckpersonal	Maschinenpersonal	Bedienungspersonal	1923	1924
	1923	1924			1923	1924					
Deutschland . . . . .	440 000	200 000	—	—	12 857	13 146	5 548	3 083	4 515	479 196 <sup>1)</sup>	355 094
Argentinien . . . . .	13 000	43 500	13 500	—	—	10 900	—	—	—	—	—
Österreich . . . . .	110 708	80 000	7 500	5 000	—	—	—	—	—	47 211	36 290
Belgien . . . . .	59 400	53 500	—	—	3 250	4 000	—	—	—	21 750	34 300
Bulgarien . . . . .	1 410	7 800	1 000	1 000	—	—	—	—	—	—	200
Kanada . . . . .	—	10 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark . . . . .	9 830	9 694	—	—	1 500	2 000	—	2 000	—	20 497	20 497
Spanien . . . . .	6 000	6 000	—	—	—	—	—	—	—	2 500	2 700
Vereinigte Staaten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 000
Frankreich . . . . .	27 500	35 000	—	—	10 000	10 000	6 200	—	3 800	27 360	24 450
Großbritannien . . . . .	300 000	423 230	95 000 <sup>2)</sup>	10 000 <sup>3)</sup>	12 000	8 000	3 000	2 000	3 000	228 000	277 633
Ungarn . . . . .	5 000	2 019	—	—	—	112	32	—	80	5 500	5 688
Irland . . . . .	2 000	2 000	—	—	1 000	1 000	—	—	—	11 750	11 750
Island . . . . .	—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	650
Italien . . . . .	—	—	—	—	10 000	—	—	—	—	15 000	15 000
Lettland . . . . .	3 000	1 691	282	40	1 014	273	127	110	36	—	50
Luxemburg . . . . .	5 700	4 920	400	157	—	—	—	—	—	—	280
Norwegen . . . . .	6 684	6 684	1 484	—	2 000	2 000	1 000	1 000	—	5 378	4 836
Palästina . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . . . .	18 142	17 096	3 188	953	2 150	2 050	—	—	—	20 562	19 275
Polen . . . . .	67 000	69 930	4 500	4 250	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 242
Schweden . . . . .	40 615	38 813	5 191	—	—	—	—	—	—	11 594	13 290
Schweiz . . . . .	37 888	36 239 <sup>4)</sup>	2 757	1 607	—	—	—	—	—	2 250	1 834
Tschechoslowakei . . . . .	68 185	57 044	—	—	—	—	—	—	—	6 211	6 528
Jugoslawien . . . . .	2 584	1 030	150	50	4 800	500	—	—	—	—	—
	1 224 644	1 106 790	134 952	23 057	60 571	54 581	15 907	8 913	11 431	904 759	874 587

1) Einschl. 47 210 Postangestellten. — 2) Einschl. Speditions-, Speicherei- und Lagerhausarbeiter. — 3) Nur Chauffeure und Kutscher, die sich ab 1. Januar 1924 angeschlossen hat. — 4) Einschl. Transportarbeiter-Mitgliedschaft der „Transport and General Workers' Union“.

and per 1. Januar 1923 und 1. Januar 1924.

(Gruppen geordnet.)

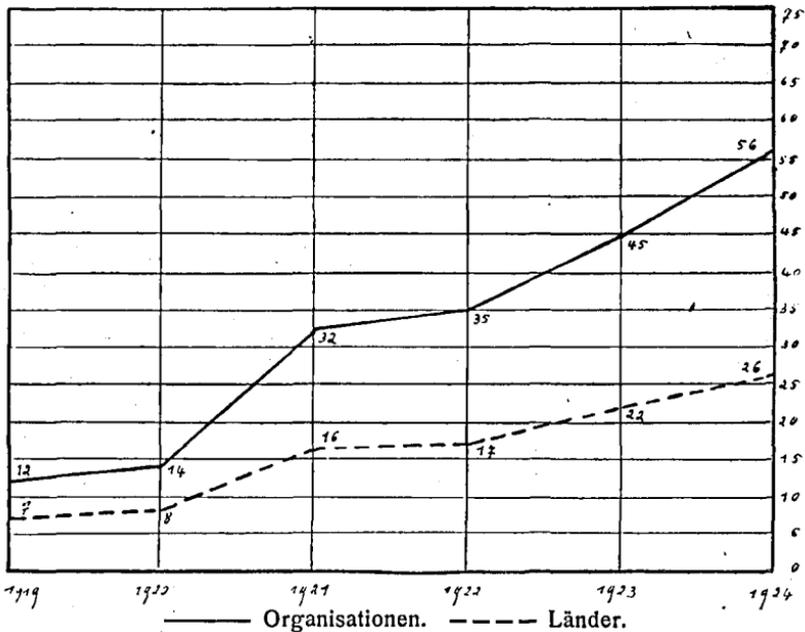
nen. In vielen Fällen konnten wir eine vollständige Einteilung nicht bekommen; in anderen Fällen erhielten wir überhaupt keine Angaben.

Transportarbeiter

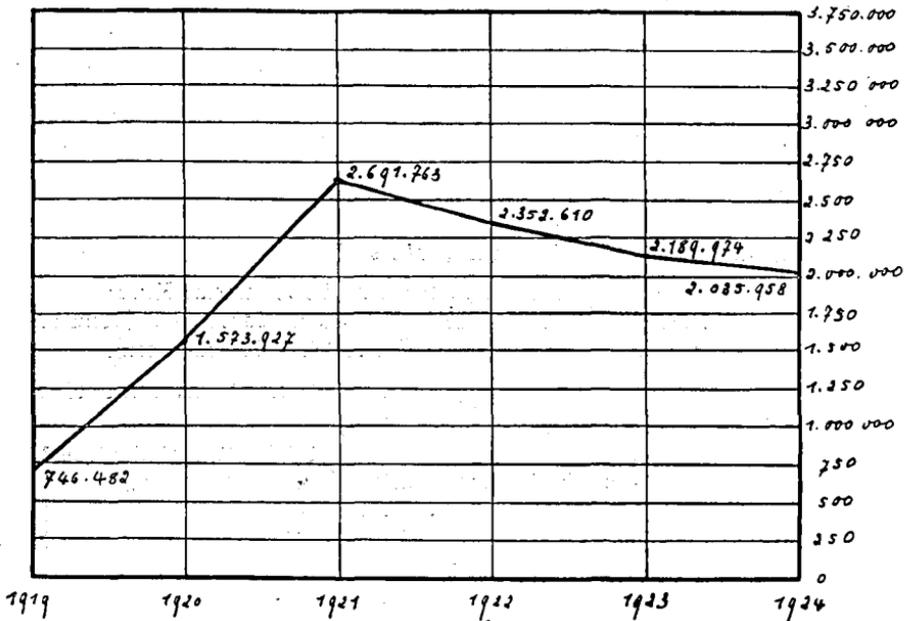
Hafenarbeiter		Chauffeure, Kutscher, Fuhrlleute		Straßen- und Kleinbahner		Binnenschiffer		Luftfahrtpersonal		Speditions-, Speicherei-, Lagerarbeiter usw.		Übrige Transportarbeiter	
1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924
35 604	33 743	273 061 <sup>2</sup>	19 869 <sup>8</sup>	46 942	36 513	26 998	14 568	178	180	—	63 353	49 203	186 868
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
556	516	6 024	3 668	13 412	9 496	1 366	1 277	—	—	—	1 887	25 853	19 446
16 500	19 000	2 000	—	—	12 000	1 500	1 500	—	—	—	—	1 750	1 800
—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 022	6 022	7 566	7 566	—	—	—	—	—	—	—	—	6 909	6 909
—	—	2 500	2 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	40 000 <sup>4</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 000	11 500	1 230	1 090	12 550	10 840	—	500	—	—	—	—	1 580	520
100 000	110 659	70 000	68 587	50 000	74 925 <sup>8</sup>	—	8 462	—	—	—	10 000	8 000	5 000
500	139	500	2 087	—	1 300	500	—	—	—	—	645	4 000	1 517
6 000	6 000	5 000	5 000	300	300	—	—	—	—	—	—	450	450
—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	100
—	—	—	—	15 000	15 000	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	280	—	—	—	50	—	—	—	—
4 398	3 936	980	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 700	4 400	1 150	1 250	3 612	3 605	3 800	3 520	—	—	—	—	7 300	6 500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3 177	—	1 065	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 086	6 597	2 032	2 834	—	—	—	254	—	—	—	942	3 476	2 663
—	—	1 360	619	—	—	—	—	—	—	—	769	890	446
236	299	1 337	1 709	688	687	190	37	—	—	—	441	3 760	3 355
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
192 602	246 688	374 740	118 944	142 504	164 946	34 354	30 168	178	180	—	7 8087	113 171	235 574

er. — <sup>4</sup>) Einschl. Kanada. — <sup>5</sup>) Einschl. Putzer. — <sup>6</sup>) Ausschließlich des britischen Verbandes der Eisenbahnbeamten (60 000 Mitglieder), welcher sich von der britischen „Transport Workers' Federation“ losgelöst hat. — <sup>8</sup>) Einschl. Autobusfahrer. — <sup>9</sup>) Ausschließlich Pensionäre.

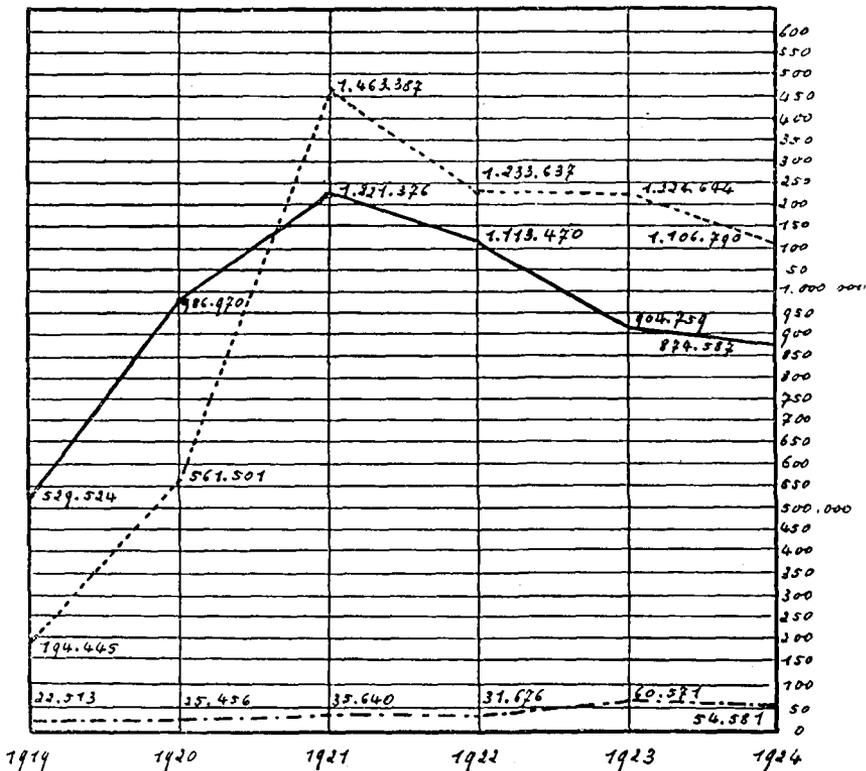
III. Graphische Darstellung über die Anzahl der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen sowie über die Anzahl der vertretenen Länder während der Jahre 1919 bis 1924.



IV. Graphische Darstellung über die Mitgliederzahl der I. T. F. während der Jahre 1919 bis 1924.



# V. Graphische Darstellung über die Mitgliederzahl der drei Berufsgruppen der I. T. F. während der Jahre 1919 bis 1924.



- Eisenbahner
- Transportarbeiter
- · - · - Seeleute.

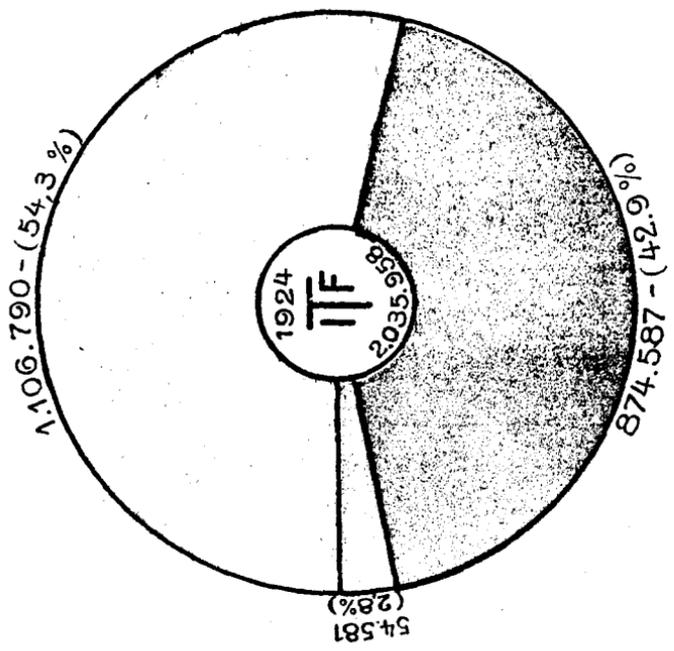
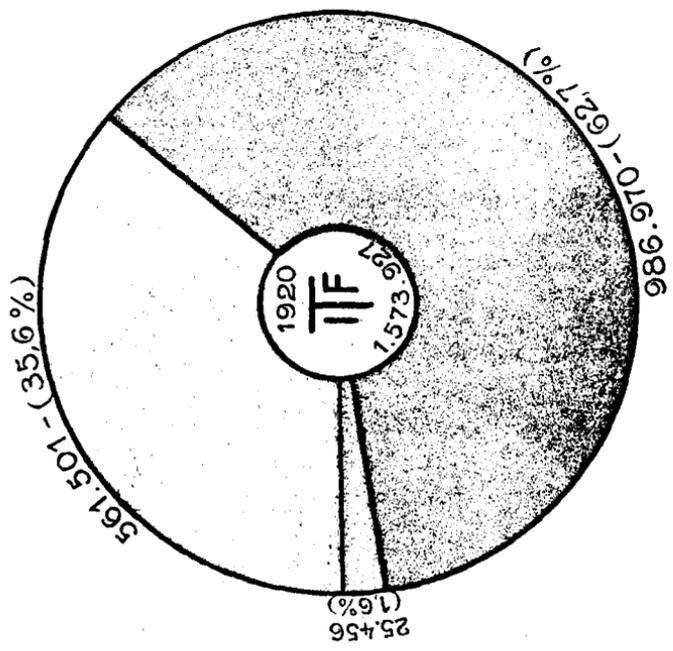
Hauptursachen des Mitgliederrückgangs sind:

- a) bei den Transportarbeitern und Seeleuten: die allgemeine Krise;
- b) bei den Eisenbahnern: Abbau des Personals im Jahre 1923 (allein in Deutschland wurden 300 000 und in Österreich 30 000 entlassen).

Durch Neu-Anschlüsse erhöhte sich die Mitgliederzahl im Jahre 1924 wie folgt:

Eisenbahnpersonal	} 113 800 (5 Organisationen)
(Straßenbahn- und Kleinbahnpersonal)	
Transportarbeiter	46 352 (4 „ )
Seeleute	11 500 (2 „ )

VI. Das prozentuale Verhältnis der Mitgliederzahlen der drei Sektionen der I. T. F. in den Jahren 1920 und 1924.



- Railwaymen - Cheminots - Eisenbahner
- Transportworkers - Ouvriers du Transport - Transportarbeiter
- Seamen - Gens de mer - Seeleute

I. A. Die innerhalb der drei Berufsgruppen vertretenen Länder während der Jahre 1919 bis 1924.  
a) Eisenbahner.

Anfang					
1919	1920	1921	1922	1923	1924
Deutschland Holland Österreich Schweden	Deutschland Holland Österreich Schweden	Deutschland Holland Österreich Schweden Belgien Frankreich Großbritannien	Deutschland Holland Österreich Schweden (2 Organisationen) Belgien Frankreich Großbritannien	Deutschland Holland Österreich Schweden (2 Organisationen) Belgien Frankreich Großbritannien	Deutschland Holland Österreich Schweden (2 Organisationen) Belgien Frankreich Großbritannien (2 Organisationen) Irland Bulgarien Luxemburg Norwegen (2 Organisationen) Schweiz Tschechoslowakei (2 Organisationen) Jugoslawien Spanien Dänemark Argentinien Ungarn Polen Lettland Kanada Palästina

b) Hafen- und Transportarbeiter.

Anfang

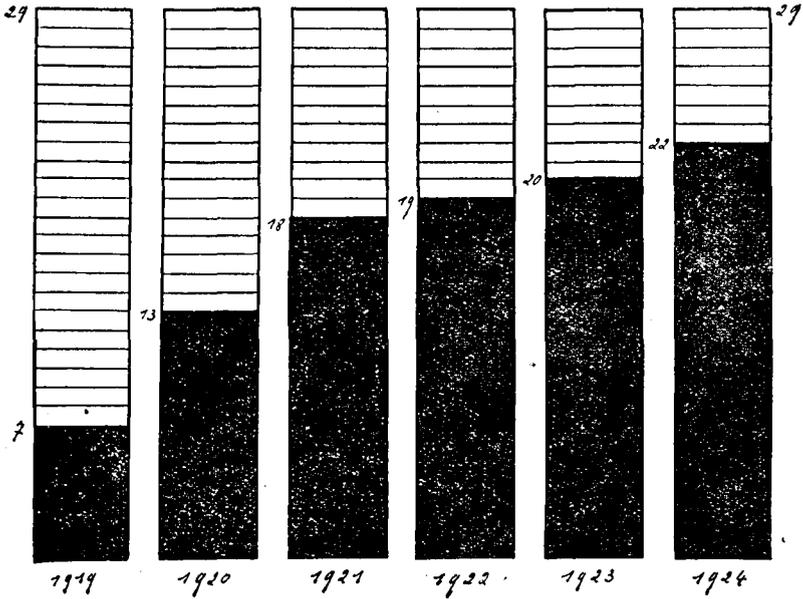
1919	1920	1921	1922	1923	1924
Belgien Deutschland Großbritannien Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden	Belgien Deutschland Großbritannien Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Griechenland Norwegen	Belgien Deutschland Großbritannien Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei Italien	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei Italien Ungarn	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei 2 Organisationen Italien Ungarn Rumänien Island Amerika

c) Seeleute.

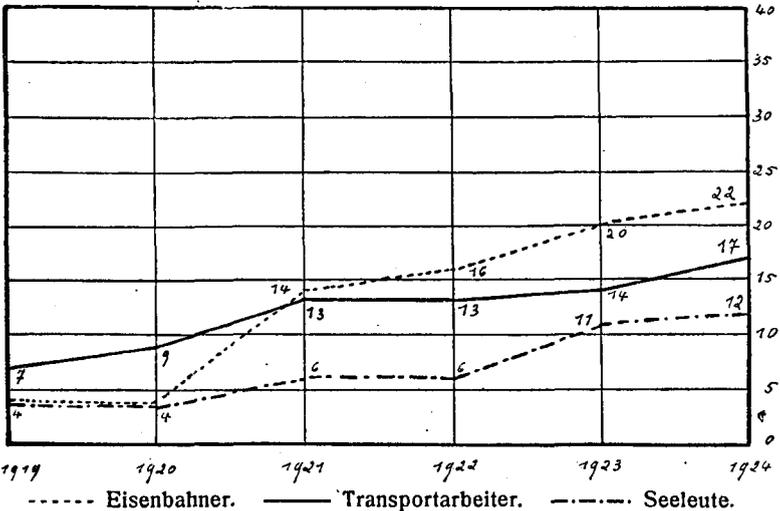
Anfang

1919	1920	1921	1922	1923	1924
Belgien Deutschland Großbritannien Holland	Belgien Deutschland Großbritannien Holland	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen Dänemark Italien Lettland Frankreich Jugoslawien	Belgien Deutschland Großbritannien Holland Irland Norwegen 2 Organisationen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien

VII. Graphische Darstellung über die Anzahl der innerhalb der I.T.F. vertretenen europäischen Länder während der Jahre 1919 bis 1924.



VIII. Graphische Darstellung über die innerhalb der drei Berufsgruppen der I. T. F. vertretenen Länder während der Jahre 1919 bis 1924.



## X. Aufstellung über die in europäischen Ländern beschäftigten Eisenbahner.

Land	Datum	Anzahl	Informationsquelle
Belgien	1. 1. 24	99 320 Staatsbetr. 4 000 Privatbetr.	Belgischer Eisenbahner-Verband
Bulgarien	1. 1. 24	17 114	Bulgarischer Eisenbahner-Verband
Dänemark	31. 3. 23	21 600	Dänischer Eisenbahner-Verband
Deutschland	31. 1. 24	882 107	Deutscher Eisenbahner-Verband (Die Zahl betrug im Jahre 1922 1 026 559. Die deutsche Regierung hat einen Personalabbau von 25% vorgesehen. Man nimmt an, daß bis April 1924 weitere 50 000 entlassen werden).
Estland	1. 1. 24	22 000	Lettischer Gewerkschaftsbund.
Finnland	1921	21 928	Entnommen der „Zeitschrift der Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 27. Sept. 1923
Frankreich	1. 1. 24	430 000	Französische Eisenbahner-Föderation
Griechenland	1. 1. 24	10 000	Griechischer Eisenbahner-Verband
Großbritannien	März 1923	681 778	Angaben des Verkehrsministeriums in der „Railway-Review“ vom 26. Okt. 1923
Holland	1. 1. 24	44 000	Niederländischer Eisenbahner-Verband
Irland	1. 1. 24	27 000	Irischer Transport- und Fabrikarbeiter-Verband
Italien	1923	161 187 fest angest. 61 909 aushilfsw.	Italienischer Trambahner-Verband
Jugoslawien	1. 1. 24	40 874	Jugoslawischer Eisenbahner-Verband
Lettland	1. 1. 24	14 190	Lettischer Eisenbahner-Verband
Litauen	1. 1. 24	8 000	Lettischer Gewerkschaftsbund
Luxemburg	1. 1. 24	7 000	Luxemburgische Eisenbahner-Föderation
Norwegen	1. 1. 24	12 600	Norwegischer Eisenbahner-Verband
Österreich	31. 12. 23	72 373	Entnommen der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 14. Febr. 1924 (Am 1. Okt. 1923 betrug die Gesamtziffer 104 221)
Polen	1. 1. 24	204 000 (50 000 aushilfsweise)	Polnischer Eisenbahner-Verband
Rumänien	1. 1. 24	130 000	Rumänischer Transportarbeiter-Verband
Rußland	1. 10. 21	804 255	Russischer Eisenbahner-Verband

Land	Datum	Anzahl	Informationsquelle
Schweden	Ende 1923	52 230	Schwedischer Eisenbahner-Verband (Die Ziffer setzt sich zusammen aus 31 747 im Staats- und 20 483 im Privatbetrieb Beschäftigten)
Schweiz	1. 1. 24	40 300	Schweizerischer Eisenbahner-Verband (Die Ziffer setzt sich zusammen aus 33 800 im Staats- und 6 500 im Privatbetrieb Beschäftigten)
Spanien	31. 12. 23	95 860	Spanischer Eisenbahner-Verband
Tschecho- slowakei	1. 1. 24	160 000	Tschechischer Eisenbahner-Verband
Ungarn	1. 1. 24	100 194	Ungarischer Gewerkschaftsbund

Die Angaben für die Karte von Europa sowie für die Aufstellung über die Gesamtzahlen der Eisenbahner wurden uns, wie auch aus der Liste hervorgeht, hauptsächlich von den Organisationen übermittelt. Wir mußten uns häufig auch an andere Stellen um Auskunft wenden, z. B. wenn es sich um Länder handelte, wo keine zur I. T. F. gehörige Organisation besteht oder wenn Verbände, selbst auf wiederholte Mahnschreiben und sogar auf eingeschriebene Briefe, unsere Bitten um Auskunft unbeantwortet ließen. Wir konnten leider nicht feststellen, ob in Litauen eine Eisenbahnerorganisation besteht oder nicht.

# Erklärung



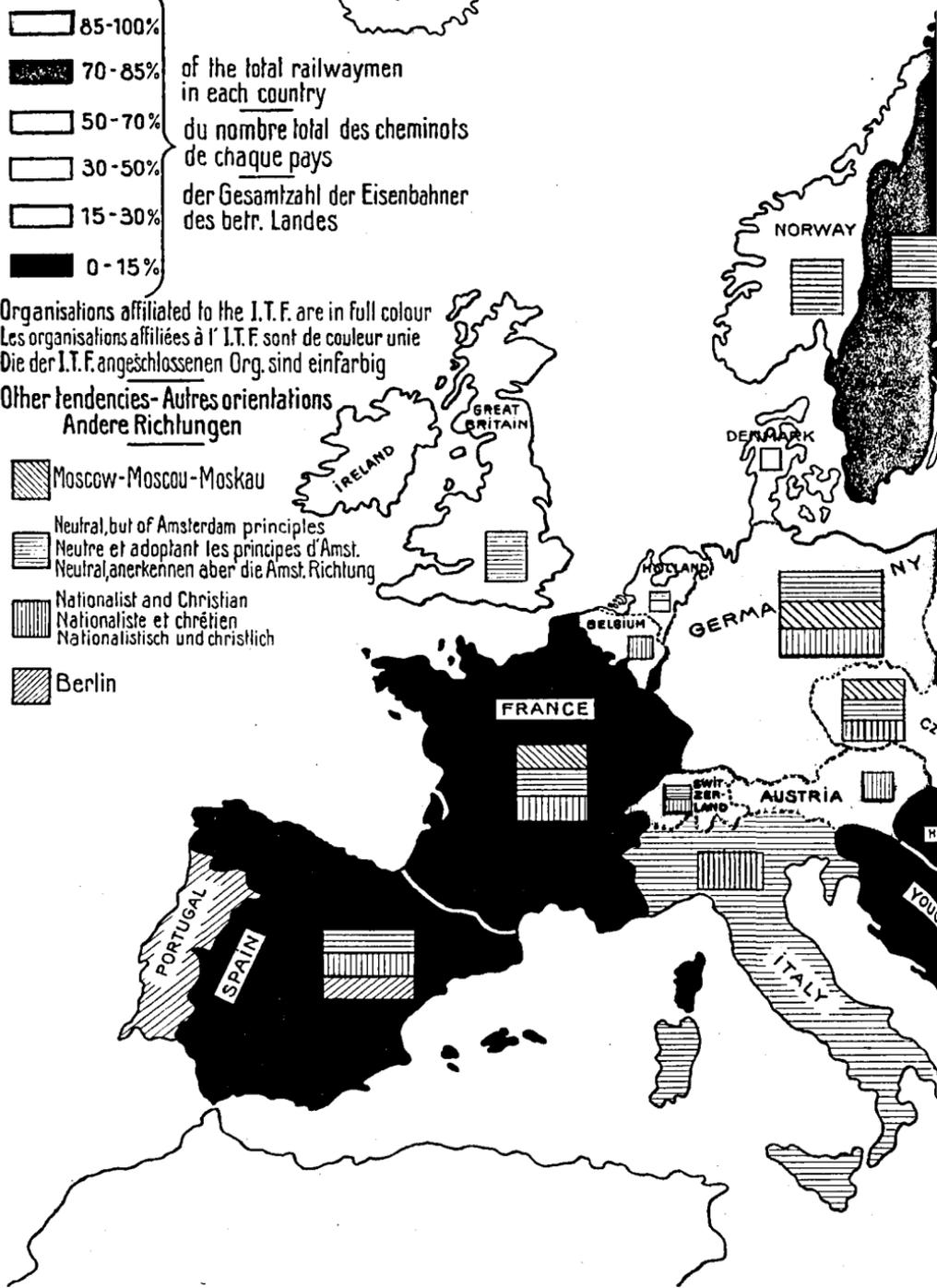
-  85-100%
-  70-85%
-  50-70%
-  30-50%
-  15-30%
-  0-15%

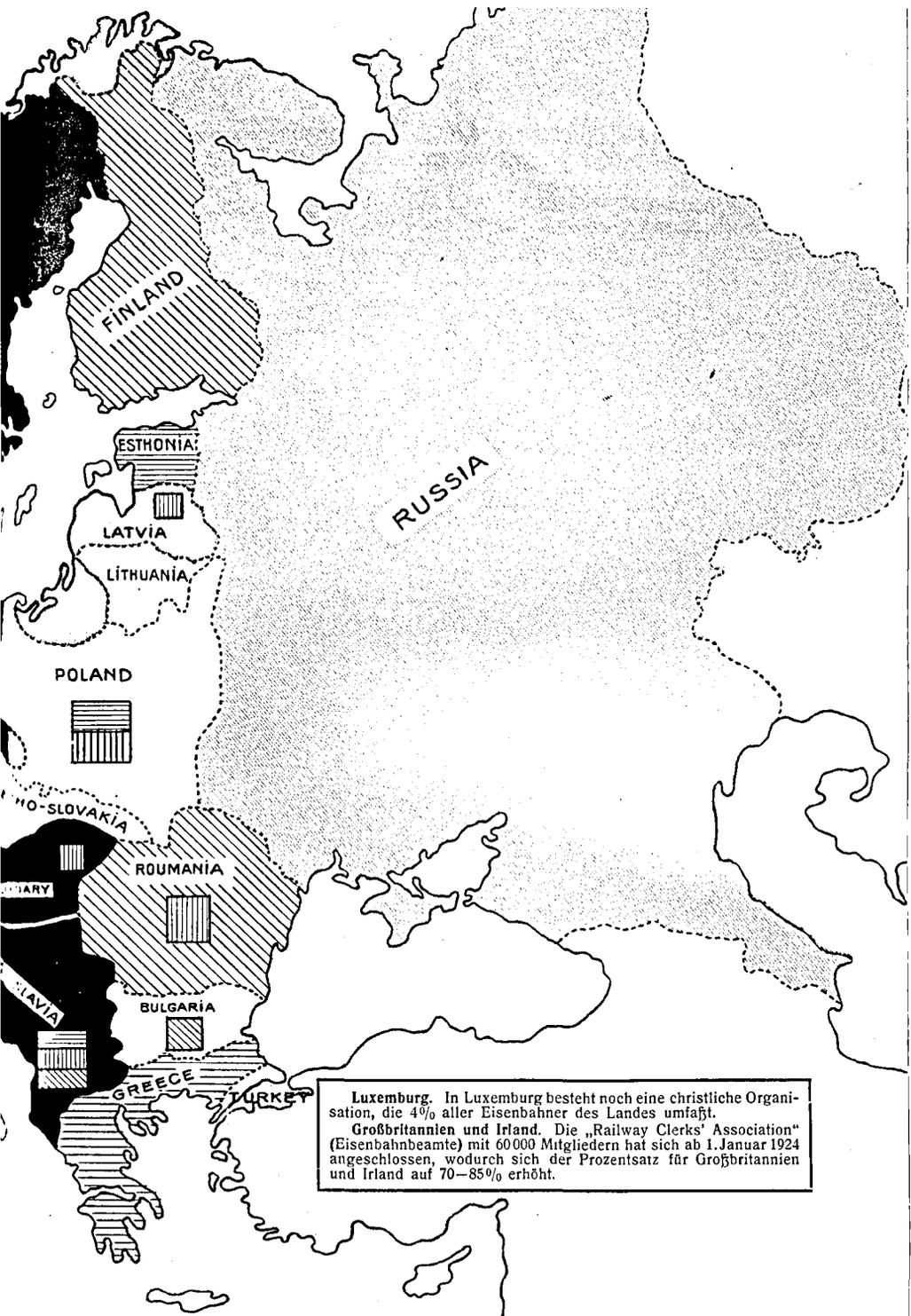
of the total railwaymen  
in each country  
du nombre total des cheminots  
de chaque pays  
der Gesamtzahl der Eisenbahner  
des betr. Landes

Organisations affiliated to the I.T.F. are in full colour  
Les organisations affiliées à l'I.T.F. sont de couleur unie  
Die der I.T.F. angeschlossenen Org. sind einfarbig

Other tendencies- Autres orientations  
Andere Richtungen

-  Moscow-Moscou-Moskau
-  Neutral, but of Amsterdam principles  
Neutre et adoptant les principes d'Amst.  
Neutral, anerkennen aber die Amst. Richtung
-  Nationalist and Christian  
Nationaliste et chrétien
-  Berlin

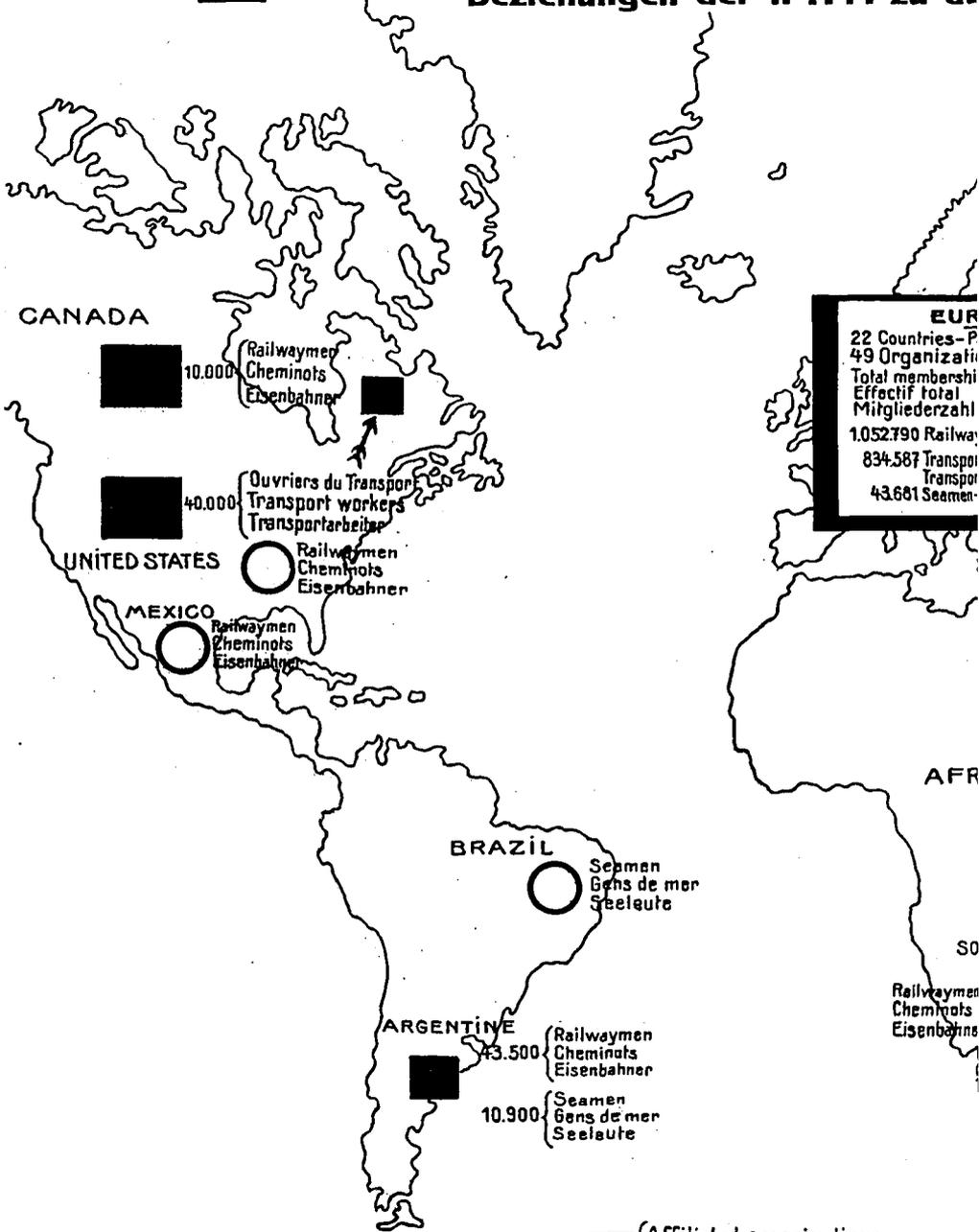




**Luxemburg.** In Luxemburg besteht noch eine christliche Organisation, die 4% aller Eisenbahner des Landes umfaßt.  
**Großbritannien und Irland.** Die „Railway Clerks' Association“ (Eisenbahnbeamte) mit 60 000 Mitgliedern hat sich ab 1. Januar 1924 angeschlossen, wodurch sich der Prozentsatz für Großbritannien und Irland auf 70—85% erhöht.

**Relations of the I. T. F. with**  
**Relations de l' I. T. F. avec**  
**Beziehungen der I. T. F. zu**

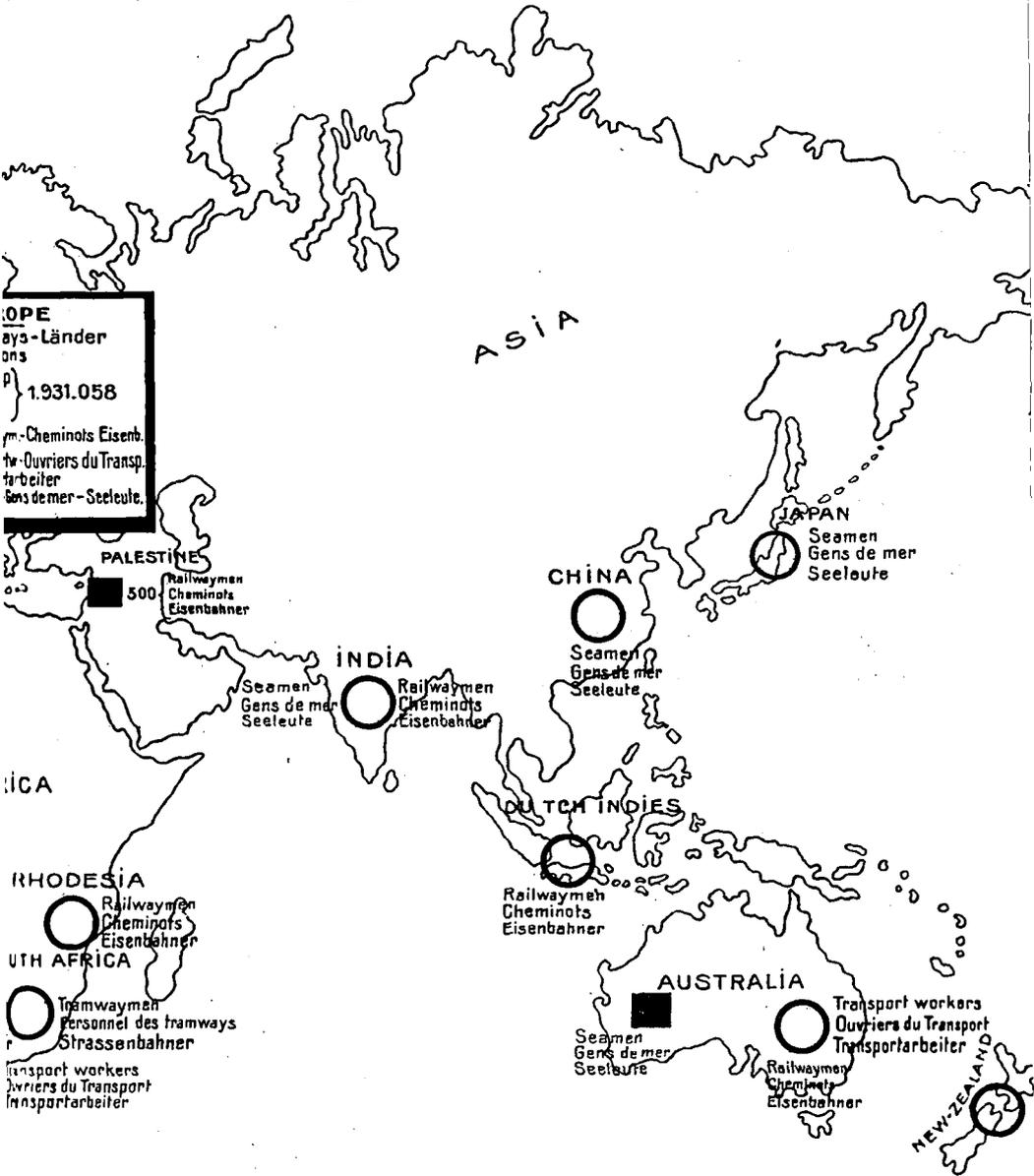
XII



**EUR**  
 22 Countries-P  
 49 Organizati  
 Total membersh  
 Effectif total  
 Mitgliederzahl  
 1.052.790 Railwa  
 834.587 Transpo  
 43.681 Seamen-

- (Affiliated organizations  
 Organisations affiliées  
 Angeschlossene Organisationen)
- (Relations with non-affiliated organiza  
 Relations avec des organisations non-  
 Verbindung mit nicht-angeschlossenem)

**non-European organizations.**  
**es organisations non-européens.**  
**ßereuropäischen Organisationen.**



**OPE**  
 asy-Länder  
 ons  
 p) 1.931.058  
 m.-Cheminots Eisenb.  
 tr.-Ouvriers du Transp.  
 rbeiter  
 Gens de mer - Seeleute.

PALESTINE  
 Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner  
 500

INDIA  
 Seamen  
 Gens de mer  
 Seeleute  
 Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner

CHINA  
 Seamen  
 Gens de mer  
 Seeleute

JAPAN  
 Seamen  
 Gens de mer  
 Seeleute

DUTCH INDIES  
 Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner

RHODESIA  
 Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner  
 SOUTH AFRICA  
 Tramwayman  
 Personnel des tramways  
 Strassenbahner  
 Transport workers  
 Ouvriers du Transport  
 Transportarbeiter

AUSTRALIA  
 Seamen  
 Gens de mer  
 Seeleute  
 Transport workers  
 Ouvriers du Transport  
 Transportarbeiter  
 Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner

NEW-ZEALAND  
 32

Railwaymen  
 Cheminots  
 Eisenbahner  
 Seamen  
 Gens de mer  
 Seeleute  
 Transport workers  
 Ouvriers du Transport  
 Transportarbeiter

ions  
 allées  
 Organisationen

## Kapitel II.

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

#### A. Generalrat.

Am Anfang des Jahres 1922 war der Generalrat noch so zusammengesetzt, wie er vom Genfer Kongreß im April 1921 bestellt wurde.

Auf dem Wiener Kongreß im Oktober 1922 wurden sämtliche Mitglieder des Generalrats mit Ausnahme des Genossen *A. Forstner*, an dessen Stelle der Kollege *J. Tomschik* ernannt wurde, wiedergewählt.

Die italienischen Organisationen bestimmten den Genossen *G. Sardelli* vom Italienischen Straßenbahnerverband als ihren Vertreter. Ferner ist der Genosse *Nathans*, den der Wiener Kongreß als zweiten Sekretär (beauftragt mit der Leitung der Eisenbahnersektion) ernannt hat, seit Oktober 1922 Mitglied des Generalrats.

Ende 1923 setzte sich der Generalrat wie folgt zusammen (hinter den Namen sind die vertretenen Länder bzw. Ländergruppen aufgeführt) :

- R. Williams*, Transportarbeiter, Großbritannien und Irland;
- J. H. Thomas*\*), Eisenbahner, Großbritannien und Irland;
- J. Döring*, Transportarbeiter, Deutschland;
- H. Jochade*, Eisenbahner, Deutschland;
- M. Bidegaray*, Frankreich und Luxemburg;
- T. Gómez*, Spanien und Südamerika;
- Ch. Lindley*, Schweden, Norwegen und Dänemark;
- J. Tomschik*, Österreich, Schweiz und Ungarn;
- V. Brodečky*, Tschechoslowakei, Jugoslawien, Bulgarien und Polen;
- C. Mahlman*, Belgien und Holland ;
- G. Sardelli*, Italien;
- Edo Fimmen*, Generalsekretär ;
- N. Nathans*, Zweiter Sekretär.

---

\*) Anfang 1924 trat Kollege *Thomas* zurück, da er in der Labour-Regierung ein Amt übernahm. Genosse *C. T. Cramp* wurde von der National Union of Railwaymen als sein Nachfolger bestimmt.

Der Generalrat kam in der Berichtsperiode viermal zusammen, und zwar am 3. und 4. April 1922 in Stockholm, anlässlich der 25jährigen Gründungsfeier des Schwedischen Transportarbeiterverbandes, am 1. Oktober 1922 in Wien, also kurz vor dem Wiener Kongreß, am 22. und 23. März 1923 in Köln, im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes, und am 17. und 18. Juni 1923 in Amsterdam.

Obwohl nach den Statuten der I. T. F. der Generalrat einmal jährlich zusammentreten soll, fand angesichts der vielen dringenden Angelegenheiten, die der Erledigung harren, zweimal pro Jahr eine Sitzung statt. Es wurden jeweils ausführliche schriftliche Berichte über die Tätigkeit des Sekretariats vorgelegt, die mit den Protokollen über die Sitzungen auszugsweise im Mitteilungsblatt zur Veröffentlichung kamen.

### B. Exekutivkomitee.

Mit Ausnahme des Genossen *August Forstner*, der seit dem Wiener Kongreß nicht mehr als Generalratsmitglied fungiert, wurden alle Mitglieder des Exekutivkomitees wiedergewählt. Als Nachfolger des Kollegen Forstner wurde Genosse *Josef Tomschik* ernannt. Ferner wählte der Wiener Kongreß Kollegen *N. Nathans* als zweiten Sekretär. Am Ende der Berichtsperiode bildeten die folgenden Genossen das Exekutivkomitee :

*Robert Williams*, 1. Vorsitzender ;

*Johann Döring*, 2. Vorsitzender ;

*Marcel Bidegaray* ;

*Charles Lindley* ;

*Josef Tomschik* ;

*Edo Fimmen*, Generalsekretär ;

*N. Nathans*, Zweiter Sekretär.

Das Exekutivkomitee trat regelmäßig alle drei Monate zusammen, und zwar jedes Halbjahr vor den Sitzungen des Generalrats (s. oben), am 3. und 4. Januar und am 4. und 5. Juli 1922 in Amsterdam, am 16. und 17. Dezember 1922 im Haag (im Anschluß an den Weltfriedenskongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes) und am 14. und 15. Oktober 1923 in Amsterdam.

Berichte über die Sitzungen des Exekutivkomitees wurden regelmäßig im Mitteilungsblatt aufgenommen.

Wir möchten diese Übersicht nicht abschließen, ohne dem Genossen Forstner, der vom März 1920 bis Oktober 1922 dem Exekutivkomitee und Generalrat als Mitglied angehörte, einige Worte des Dankes zu widmen. Wir schließen uns dabei ganz den warmen Dankesworten an, mit denen der Vorsitzende auf dem Wiener Kongreß die von diesen Kollegen geleisteten Verdienste gewürdigt hat.

### C. Ausschuß.

Der Ausschuß wird von den beiden holländischen der I. T. F. angeschlossenen Organisationen gebildet, die je ein Mitglied ernennen. Die bisherigen Mitglieder wurden von den beiden Verbänden bestätigt, sodaß der Ausschuß aus den Kollegen besteht:

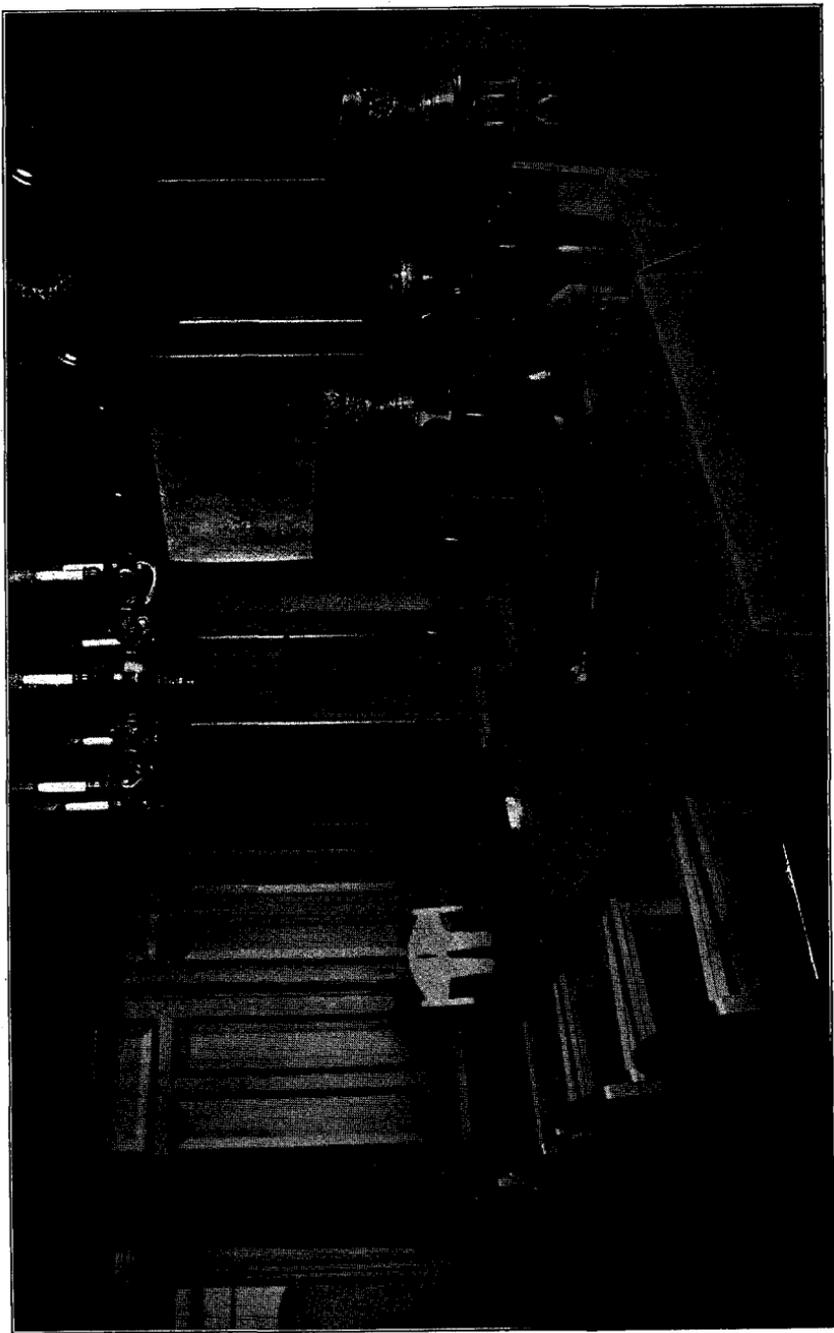
*J. Brautigam*, für den „Centrale Bond van Transportarbeiders“ und

*P. Moltmaker*, für die „Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel“.

Der Ausschuß wurde in der Regel jeden Monat zu einer Sitzung einberufen, um mit den beiden Sekretären die laufenden Arbeiten zu besprechen.

\* \* \*

In allen Verwaltungskörperschaften herrschte ein ausgezeichneter Geist der Zusammenarbeit. Jedes Mitglied war bestrebt, den Interessen der I. T. F. zu dienen, und bei mehreren Anlässen haben die Generalratsmitglieder durch praktische Mitarbeit wesentlich zu den Erfolgen der I. T. F. beigetragen.



Sitzungszimmer

## Kapitel III.

---

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

#### A. Veröffentlichungen.

##### 1. *Mitteilungsblatt.*

Die Herausgabe des im Oktober 1921 angefangenen, maschinenschriftlich hergestellten Mitteilungsblattes wurde auch im Jahre 1922 fortgesetzt; es nahm an Umfang regelmäßig zu. Bald umfaßte es 20 bis 30 Seiten monatlich, sodaß, wenn man in Betracht zieht, daß die Mitteilungen in vier Sprachen herausgegeben wurden (deutsch, englisch, französisch und schwedisch), alle Monate mehr als hundert Seiten fertiggestellt werden mußten. Auch die Auflage erfreute sich einer stetigen Zunahme, da eine Reihe angeschlossener Organisationen eine größere Anzahl Exemplare bezogen und auch außenstehende Organisationen um Zustellung des Blattes ersuchten.

Das Büro war fortwährend bestrebt, das Blatt inhaltlich besser zu gestalten. Es brachte nicht nur Auskünfte über Löhne und Arbeitsbedingungen der einzelnen Länder, es enthielt auch Angaben über die Aktionen der I. T. F. und der angeschlossenen Organisationen. Ferner bot es die Gelegenheit, auf raschem Wege über Sitzungen und Kongresse der I. T. F. und über wichtige Vorkommnisse innerhalb der internationalen Arbeiterbewegung Auskunft zu erhalten. Die Durchsicht der während 1922 erschienenen Nummern läßt erkennen, daß eine Fülle von Material gesammelt und veröffentlicht worden ist; die Herstellung des Blattes nahm jedoch zu viel Zeit in Anspruch.

Der bisherige Zustand wurde gegen Ende des Jahres 1922 unhaltbar; die redaktionellen Arbeiten hatten sich regelmäßig vermehrt, denn sämtliche Berichte mußten im Büro geschrieben werden. Die Erhöhung der Auflage von 1200 auf 2000 einerseits bedeutete eine Arbeitsüberhäufung für das Kontorpersonal, während andererseits der große Umfang der Nummern die Lesbarkeit beeinträchtigte. Es wurde daher beschlossen, das Blatt fortan drucken zu lassen und

ferner auch in spanischer Sprache herauszugeben. Nachdem die erforderlichen Maßnahmen getroffen waren, wurde das Blatt vom 1. Januar 1923 an in der Druckerei „Die Internationale“, G. m. b. H. in Osnabrück hergestellt.

Auch in bezug auf das bisherige System der Berichterstattung ist eine Änderung eingetreten. Die angeschlossenen Organisationen wurden ersucht, Mitarbeiter für das Blatt zu bestimmen, zu dem Zwecke, uns regelmäßig Berichte über die Vorkommnisse in ihrem Lande zuzusenden. Diese Berichterstattung läßt noch immer viel zu wünschen übrig. Aus dem Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1923 geht zur Genüge hervor, welche Organisationen ihrer Pflicht nachgekommen sind. Hoffentlich werden die Verbände einsehen, daß ihre Mitarbeit am Blatte unerläßlich ist; daß es nicht genügt, Berichte aus anderen Ländern zu lesen, sondern daß auch die ausländischen Genossen über die Verhältnisse in anderen Ländern unterrichtet sein möchten.

Auch im Jahre 1923 war das Büro unablässig bemüht, die angeschlossenen Organisationen mittels des Blattes über sämtliche die Transportarbeiter betreffenden Fragen zu informieren.

Dennoch wies das Blatt insofern eine Lücke auf, als durch das monatliche Erscheinen die angeschlossenen Verbände nicht schnell genug über die Aktionen der I. T. F. und der angeschlossenen Organisationen unterrichtet werden konnten. Obgleich anfänglich die Absicht vorlag, die Zeitung zweimal monatlich zu veröffentlichen, mußte nach kurzer Zeit aus technischen Rücksichten davon Abstand genommen werden. Diesem Übel ist dadurch abgeholfen worden, daß seit November 1923 ein Pressebericht herausgegeben wird, der wöchentlich in drei bis fünf im Vervielfältigungsverfahren hergestellten Seiten erscheint.

Die Steigerung der Druckkosten, die nach dem ungeheuren Fall der Mark einsetzte, führte im Exekutivkomitee und Generalrat zu Besprechungen über die Weiterführung des schwedischen Mitteilungsblattes. Die Gestehungskosten wurden kaum durch die Beiträge der skandinavischen Verbände gedeckt. Da diese nicht wünschten, daß die I. T. F. ihretwegen Ausgaben mache, die nicht im Verhältnis zu den Einnahmen aus diesen Ländern ständen, wurde die Aufhebung des Blattes ins Auge gefaßt. Die Organisationen in Skandinavien erklärten sich in der Mehrheit mit der deutschen oder englischen Auflage zufrieden, vorausgesetzt, daß der in Aussicht gestellte Pressebericht auch in schwedischer Sprache erscheinen würde. Die schwedische Auflage wurde somit ab 1. Januar 1924 eingestellt.

Ein Versuch, Abonnenten auf das Mitteilungsblatt gegen niedrigen Abonnementspreis zu gewinnen, ist unternommen worden. Zu diesem Zweck wurden an die Verbände ein Rundschreiben und 3000 Probe-Exemplare zur Verteilung unter den Ortsgruppen gesandt. Es ist einleuchtend, daß die I. T. F. nur dann wahrhaft internationalen

Charakter bekommen wird, wenn sie nicht bloß eine Internationale der Führer ist, sondern wenn auch die Mitglieder von ihrer Arbeit Kenntnis nehmen. Dies könnte augenblicklich am besten in der Weise geschehen, daß die Mitglieder das Organ der I. T. F. lesen oder durch Übernahme von Artikeln in ihre Verbandszeitungen von seinem Inhalt in Kenntnis gesetzt werden. Bis April 1924 betrug die Zahl der Abonnements auf das Mitteilungsblatt 300. Dies entspricht nicht dem hohen informatorischen Wert der Zeitung, ganz abgesehen von ihrer Bedeutung in bezug auf Verbreitung internationalen Geistes in Gewerkschaftskreisen.

Ende des Jahres 1923 war die Gesamtauflage auf 2500 gestiegen. Sowohl in dieser Hinsicht wie in bezug auf den Inhalt des Mitteilungsblattes kann das Organ der I. T. F. einen Vergleich mit sämtlichen internationalen Blättern glänzend bestehen.

## *2. Pressebericht.*

Wie bereits im vorigen Abschnitt erwähnt, wird seit November 1923 außer dem Mitteilungsblatt ein Pressebericht herausgegeben, der, drei bis fünf maschinenschriftliche Seiten umfassend, wöchentlich in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache erscheint. Zweck dieses Presseberichtes ist, die Organisationen über laufende Aktionen der I. T. F. und der Organisationen zu informieren. Er wird nur in einem Exemplar den angeschlossenen Organisationen, den Verbandszeitungen und der Tagespresse zugeschickt. Seine Auflage belief sich am Ende des Jahres 1923 auf 500. Der Wert des Presseberichtes ist am besten aus dem Umstand zu ersehen, daß die Organe der angeschlossenen Verbände sowohl als auch Verbandszeitungen anderer Berufe und die Tagespresse sich in steigendem Maße unserer Pressenotizen bedienen. Nicht nur in Europa, sondern auch in Nord- und Südamerika, Australien und Asien werden Presseberichte der I. T. F. regelmäßig abgedruckt.

## *3. Broschüre über Ziel, Wesen und Streben der I. T. F.*

Seit längerer Zeit machte sich das Bedürfnis nach einer zusammenfassenden Schrift über das Programm und die Tätigkeit der I. T. F. geltend. Sie sollte nicht nur den Zweck haben, die angeschlossenen Organisationen und deren Mitglieder über das Wesen der I. T. F. aufzuklären, sondern auch den Anschluß von außerhalb der I. T. F. stehenden Organisationen zu beschleunigen. Ende des Jahres 1922 schrieb Genosse Nathans seine bekannte Broschüre über Ziel, Wesen und Streben der I. T. F., die in sechs Sprachen, nämlich deutsch, englisch, französisch, holländisch, schwedisch und spanisch erschien. Diese Broschüre wurde allen Verbänden, ob angeschlossenen oder nicht, mit der Aufforderung zugestellt, Exemplare

zur Verteilung unter den Mitgliedern zu bestellen; das Resultat ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Holländischer Eisenbahner- und Straßenbahnverband . . . . .	5 000
Holländischer Transportarbeiterverband . . . . .	1 800
Deutscher Verkehrsbund . . . . .	10 000
Französischer Eisenbahnverband . . . . .	50
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik . . . . .	3 000
Norwegischer Transportarbeiterverband . . . . .	100
Schwedischer Lokomotivführerverband . . . . .	300
Schweizerischer Eisenbahnverband . . . . .	100
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	100
Schwedischer Transportarbeiterverband . . . . .	1 000
Schwedischer Eisenbahnverband . . . . .	1 000
Norwegischer Eisenbahnverband . . . . .	75
Italienischer Straßenbahnverband . . . . .	200
Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner für Österreich . . . . .	5 000
Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs . . . . .	100

Außerdem sind vom Sekretariat einige Tausend Exemplare an die zurzeit noch nicht angeschlossenen Organisationen kostenlos verteilt worden.

Ohne Zweifel hat diese Broschüre viel dazu beigetragen, um die I. T. F. mehr bekannt zu machen, und es ist bedauerlich, daß nicht mehr Organisationen von unserem Angebot, diese Broschüre zum Selbstkostenpreis zu liefern, Gebrauch gemacht haben. Trotzdem sind wir aber über das Ergebnis unserer Bemühungen nicht unzufrieden.

#### 4. I. T. F.-Dokumente.

Da die Dokumente durch den raschen Umschwung der Verhältnisse in statistischer Hinsicht bald veralteten, wurde in den Jahren 1922 und 1923 von der Veröffentlichung ähnlicher Schriften Abstand genommen und dafür das Mitteilungsblatt benutzt. Im Jahre 1922 erschien noch Dokument Nr. 7:

*Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen.  
(Deutschland, Großbritannien, Holland, Belgien.)*

Ferner wurde ein Adreßbüchlein über die Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleuterverbände aller Länder in vier Sprachen herausgegeben. Ein vervollständigter Neudruck dieses Verzeichnisses in fünf Sprachen (deutsch, englisch, französisch, schwedisch und spanisch) ist für die Mitte des Jahres 1924 vorgesehen.

Es wurden außerdem die Statuten der I. T. F., welche bereits in vier Sprachen: deutsch, englisch, französisch und schwedisch vorlagen, auch in die spanische und italienische Sprache übersetzt und gedruckt.

## 5. Kongreßberichte usw.

Sämtliche Berichte über die in der Berichtsperiode abgehaltenen Kongresse und Konferenzen der I. T. F. wurden noch während der Berichtsperiode veröffentlicht, mit Ausnahme des 1924 erschienenen Protokolls über die Seeleutekonferenz vom 16. und 17. Oktober 1923 in Amsterdam. Es erschienen im Jahre

### 1922:

1. Bericht über den Internationalen Kongreß in Genf vom 18. bis 22. April 1921; 83 Seiten.
2. Bericht über die Internationale Seeleutekonferenz, abgehalten am 11. und 12. Januar 1922 in Hamburg; 28 Seiten.
3. Tätigkeits- und Kassenbericht über das Jahr 1921; 56 Seiten.

### 1923:

1. Bericht über den Internationalen Kongreß in Wien vom 2. bis 6. Oktober 1922; 130 Seiten.
2. Bericht über die Seeleutekonferenz vom 15. und 16. Mai 1923 in London; 42 Seiten.

## B. Dokumentensammlung und Archiv.

Die seit 1921 im Interesse der angeschlossenen Organisationen unterhaltene Dokumentensammlung erfuhr, wie das Archiv, rasche Ausdehnung. Das Büro beschränkte sich nicht nur auf die Behandlung von Anfragen seitens der angeschlossenen Organisationen, sondern ging auch dazu über, im Mitteilungsblatt Informationen allgemeiner Art zu veröffentlichen. In einigen Fällen wurde, ohne daß man uns darum ersuchte, angeschlossenen Verbänden Auskunft erteilt, wenn wir dies im Zusammenhang mit Verhandlungen, die sie mit den Arbeitgebern zu führen hatten, für angebracht hielten. Wir beabsichtigen, diesen Teil des Arbeitsgebietes der I. T. F. in kom-mender Zeit noch weiter auszubreiten.

Folgende Erhebungen wurden eingeleitet und deren Ergebnis ganz oder teilweise veröffentlicht :

1. Löhne und Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen (ver-öffentlicht im Mitteilungsblatt und teilweise im Dokument Nr. 7).
2. Löhne und Arbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals in den verschiedenen Ländern (veröffentlicht im Mitteilungs-blatt).
3. Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in den einzelnen Ländern (wird regelmäßig im Mitteilungsblatt veröffentlicht). Zu diesem Zwecke wurde ein ausführlicher Fragebogen an die Eisenbahner- und Straßenbahnerorganisa-tionen gesandt.
4. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen und ihr Einfluß auf die Arbeitsbedingungen des Personals (veröffentlicht im Mit-teilungsblatt).

5. Die Sozialisierung der Transportmittel. (Es wurde ein vom Genossen Bidegaray zusammengestellter Fragebogen ausgesandt, der aber bisher leider nur wenig Beachtung gefunden hat.)
6. Die automatische Kuppelung. (Über diese Frage wird dem im April 1924 zusammentretenden Kongreß der Eisenbahnverwaltungen ein Bericht vorgelegt werden.)

Auf Ersuchen angeschlossener Organisationen wurde u. a. Material gesammelt über das Wahlrecht der Seeleute, die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnbeamten, Hafenkosten in europäischen Häfen, Automobilverordnungen, Löhne der Seefischer in verschiedenen Ländern, Arbeitsbedingungen der Eisenbahntelegraphisten in verschiedenen Ländern, Lohnverhältnisse verschiedener Eisenbahnerkategorien. Ferner erschien im Mitteilungsblatt eine Anzahl Artikel über die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.

In Bearbeitung ist Material über die Arbeitsbedingungen des Bedienungspersonals (Stewards usw.), die Seemannsordnungen, den Kampf der angeschlossenen Organisationen gegen Krieg und Militarismus und ihre Haltung bei den Aktionen der I. T. F., insbesondere beim Boykott gegen Ungarn und bei der Verhinderung von Waffentransporten während des polnisch-russischen Krieges.

\* \* \*

Wir wollen diesen Abschnitt nicht beenden, ohne die angeschlossenen Organisationen auf die Notwendigkeit eines perfekten Informationsdienstes der I. T. F. hinzuweisen. Es muß daran erinnert werden, daß das von unseren Verbänden im Kampfe gegen das Unternehmertum benötigte Material nicht von anderen Stellen gesammelt wird. Solange keine Zentralstelle für die Sammlung ähnlichen Materials innerhalb der internationalen Arbeiterbewegung besteht, sind die I. T. F. und ihre Organisationen auf sich selbst angewiesen.

Sofortige Beantwortung unserer Anfragen und Einsendung zuverlässiger und vollständiger Berichte sind die Vorbedingungen für eine erfolgreiche Arbeit der I. T. F. in dieser Hinsicht.

## C. Sekretäre, Personal und Büroräume.

### 1. Sekretäre.

Kollege *Nathans* nahm nach der Ernennung zum zweiten Sekretär, wobei er speziell mit der Leitung der Eisenbahnersektion beauftragt wurde, am 15. November 1922 seine Tätigkeit im Büro auf. Genosse *Fimmen*, der seit April 1919 als ehrenamtlicher Generalsekretär das Büro der I. T. F. leitet, wurde von der im Oktober 1923 abgehaltenen Seeleutekonferenz als Sekretär für die Seeleutesektion ernannt und trat seine Stellung am 1. November 1923 an.

## 2. Personal.

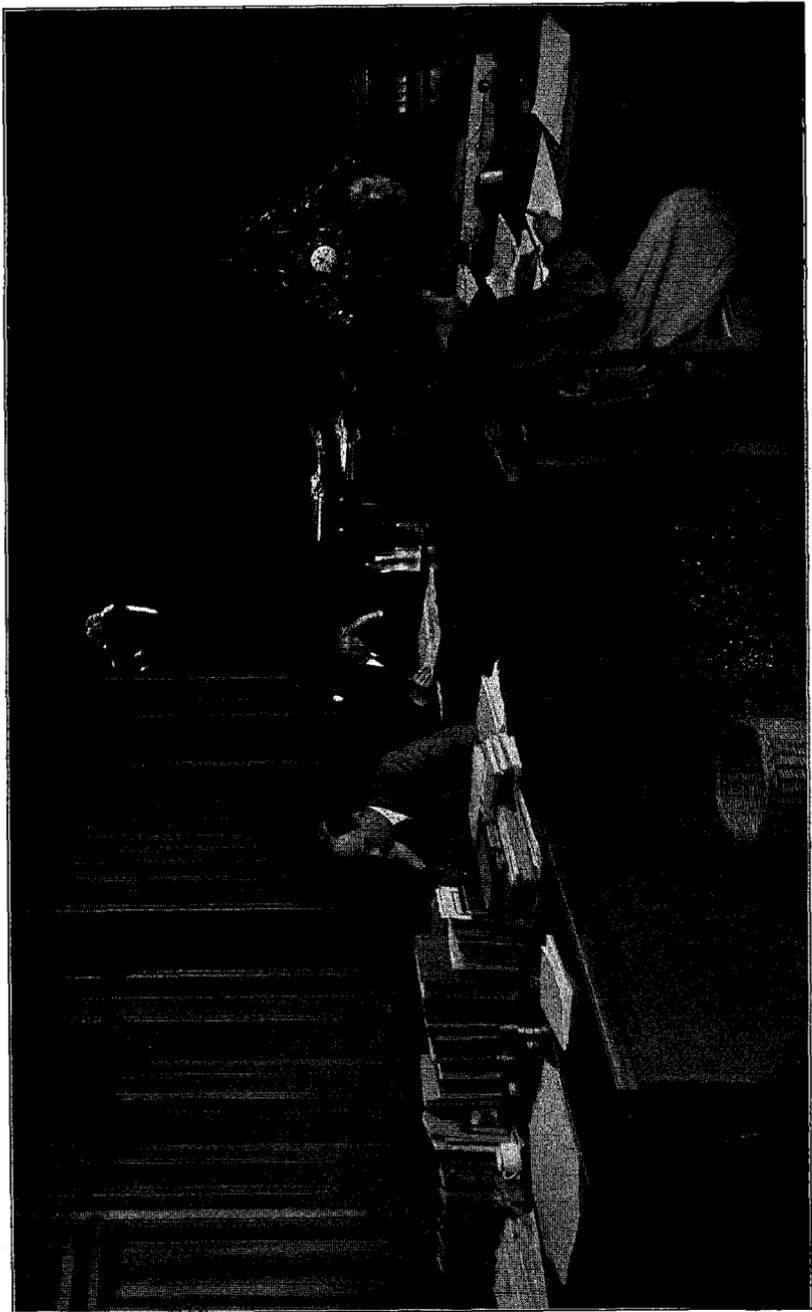
Die Zunahme der Arbeit und die Vergrößerung des Arbeitsfeldes machten die Anstellung von weiterem Personal notwendig. War es bisher üblich gewesen, die Übersetzungen im Übersetzungsbüro des I. G. B. herstellen zu lassen, so erwies sich dies bei dem großen Umfang, den diese Arbeiten annahmen, aus zwei Gründen als ungeeignet: einmal, weil es mit zu großen Kosten verbunden war, andererseits, weil die Ablieferung der Arbeiten zu wünschen übrig ließ und unserem Einfluß entzogen war. Die Anstellung von Übersetzern erwies sich daher für uns als sehr vorteilhaft sowohl in finanzieller Hinsicht als auch in bezug auf die Arbeitseinteilung.

Der Briefwechsel wird jetzt in deutscher, englischer, französischer, holländischer, italienischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto geführt, während außerdem noch Übersetzungen aus der dänischen, griechischen, norwegischen und portugiesischen Sprache in unserem Übersetzungsbüro hergestellt werden.

## 3. Büroräume.

Vom Oktober 1921 bis Juni 1923 war das Büro der I. T. F. im Gebäude Alberdingk Thijmstraat 30 untergebracht. Da das Haus, das sowieso zu klein geworden war, verkauft wurde, mußten wir uns nach anderen Büroräumen umsehen.

Es bot sich günstige Gelegenheit, das alte Verwaltungsgebäude des I. G. B., Vondelstraat 61, in dem früher auch die I. T. F. ihren Sitz hatte, anzukaufen, sodaß sich das Büro der I. T. F. seit 1. Juni 1923 dort befindet.



Übersetzerzimmer

## Kapitel IV.

### Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen.

Die Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen waren während der Jahre 1922 und 1923 freundschaftlichster Natur. Damit ist jedoch nicht gesagt, daß zwischen der I. T. F. und ihren Organisationen eine solche Zusammenarbeit besteht, wie sie im Interesse einer geordneten Geschäftsführung erforderlich wäre. Obwohl berücksichtigt werden muß, daß die I. T. F. eine junge Organisation ist und daß viele ihrer Verbände erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit internationale Verbindungen angeknüpft haben, so darf doch nicht vergessen werden, daß internationale Organisationen mit vielen besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und deshalb der Mitarbeit ihrer Sektionen sehr bedürfen. Dies gilt nicht nur in bezug auf die regelmäßige Beantwortung von Anfragen seitens der I. T. F., sondern auch auf die Einhaltung der Statuten, die nicht nur dem Vorstand der I. T. F., sondern auch den angeschlossenen Organisationen Pflichten auferlegen.

Im Laufe des Jahres 1923 sah sich das Exekutivkomitee veranlaßt, an die Bestimmungen über Lohnbewegungen usw. zu erinnern, da es vielfach vorkam, daß Organisationen um Unterstützung anhielten, ohne das Sekretariat vorher über die Vorgänge in ihrem Lande in Kenntnis gesetzt zu haben. Dies erschwerte natürlich ein wirksames Eingreifen der I. T. F., da die angeschlossenen Verbände manchmal erst in letzter Stunde telegraphisch verständigt werden mußten. Auch wäre es angebracht, daß Verbände, die mit ausländischen Organisationen Beziehungen unterhalten, uns davon unterrichten. Wir denken hierbei an die Zusammenarbeit in der Donau- und Rheinschiffahrt und an die skandinavischen Zusammenschlüsse, denen wir selbstverständlich als internationale Organisation größtes Interesse entgegenbringen. Auch halten wir es für wichtig, z. B. über den Abschluß von Gegenseitigkeitsverträgen zwischen angeschlossenen Organisationen informiert zu werden.

Über die Beitragsleistung verweisen wir auf den Kassenbericht, möchten aber an dieser Stelle doch nicht unerwähnt lassen, daß die Beitragsleistung in mehreren Fällen nicht so pünktlich geschah, wie es im Interesse einer ordnungsmäßigen Erledigung der Geschäfte wünschenswert gewesen wäre.

## A. Vertretung der I. T. F. auf Kongressen der angeschlossenen Organisationen.

Obschon die angeschlossenen Organisationen statutengemäß das Sekretariat über stattfindende Kongresse benachrichtigen und die wichtigsten Beschlüsse mitteilen sollen, haben doch noch nicht alle Verbände nach diesen Bestimmungen gehandelt. Soweit zur Entsendung eines Vertreters Einladungen erfolgten, hat die I. T. F. diesen stets nach Möglichkeit entsprochen. Sie war auf folgenden Kongressen vertreten:

1. Belgischer Transportarbeiterverband, 27. bis 29. Mai 1922 in Ostende. Vertreter der I. T. F.: Edo Fimmen.
2. Holländischer Transportarbeiterverband, 25. und 26. Juni 1922 in Utrecht. Vertreter: Edo Fimmen.  
(Ferner fand eine Konferenz für Kraftfahrer und Chauffeure am 2. Dezember 1923 in Utrecht statt, an dem Kollege N. Nathans als Vertreter der I. T. F. teilnahm.)
3. Polnischer Eisenbahnerverband, vom 15. bis 20. August 1922 in Neu-Sandetz. Vertreter: V. Brodečky.\*)
4. Deutscher Transportarbeiterverband, vom 2. bis 7. September 1922 in Berlin. Vertreter: Edo Fimmen.
5. Deutscher Eisenbahnerverband, vom 11. bis 16. September 1922 in München. Vertreter: P. Moltmaker.
6. Französischer Hafendarbeiterverband, vom 26. bis 28. Januar 1923 in Paris. Vertreter: Robert Williams.
7. Französischer Transportarbeiterverband, am 30. Januar 1923 in Paris. Vertreter: Robert Williams.
8. Ungarischer Transportarbeiterverband, am 25. Februar 1923 in Budapest. Vertreter: N. Nathans.
9. Tschechoslowakischer Eisenbahnerverband, vom 11. bis 13. Mai 1923 in Prag. Vertreter: Edo Fimmen.
10. Jugoslawischer Eisenbahnerverband, am 20. und 21. Mai 1923 in Zagreb. Vertreter: J. Tomschik.
11. Niederländischer Eisenbahnerverband, vom 25. bis 28. Mai 1923 im Haag. Vertreter: Edo Fimmen und N. Nathans.
12. Luxemburgischer Eisenbahnerverband, am 3. und 4. Juni 1923 zu Echternach. Vertreter: P. Moltmaker.
13. Norwegischer Transportarbeiterverband, am 19. Juni 1923 in Kristiania. Vertreter: Ch. Lindley.
14. Deutscher Eisenbahnerverband in der Tschechoslowakei, vom 26. Juni bis 2. Juli 1923 in Aussig. Vertreter: Edo Fimmen.
15. Dänischer Heizerverband, vom 28. bis 30. Oktober 1923 in Kopenhagen. Vertreter: Edo Fimmen.
16. Belgischer Eisenbahnerverband, am 23. und 24. Dezember 1923 in Brüssel. Vertreter: N. Nathans.

---

\*) Auf diesem Kongreß wurde nach der Rede des I. T. F.-Vertreters der Anschluß an die I. T. F. beschlossen.

Auf all diesen Kongressen haben die Vertreter der I. T. F. auf die Bedeutung der Transportarbeiter-Internationale und die Notwendigkeit internationalen Zusammenschlusses hingewiesen.

Mehrere Einladungen mußten leider wegen Zeitmangel abgelehnt werden. Es handelt sich hierbei um folgende Kongresse, an die wir Begrüßungstelegramme sandten:

*Französischer Eisenbahnverband*, am 19. und 20. Januar 1922 in Paris.

*Luxemburgischer Eisenbahnverband*, am 14. und 15. Mai 1922 in Bettenburg.

*Englische Transportarbeiter-Föderation*, am 8. und 9. Juni 1922 in Cardiff.

*Schwedischer Transportarbeiterverband*, am 13. August 1922 in Stockholm.

*Bulgarischer Eisenbahnverband*, vom 27. bis 29. August 1922 in Sofia.

*Lettländischer Seeleuteverband*, am 25. Februar 1923 in Libau.

*Deutscher Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei*, am 20. und 21. Mai 1923 in Teplitz.

*Englischer Eisenbahnverband*, vom 2. bis 6. Juli 1923 in Crewe.

*Englische Transportarbeiter-Föderation*, am 9. Juli 1923 in London.

*Spanischer Eisenbahnverband*, am 22. Juli 1923 in Madrid.

*Französischer Seeleuteverband*, vom 11. bis 13. September 1923 in Paris.

*Rumänischer Transportarbeiterverband*, vom 4. bis 6. November 1923 in Galatz.

\* \* \*

#### *Diverses.*

Anlässlich uns bekannt gewordener Jubiläumsfeiern angeschlossener Verbände wurden Gratulationsschreiben ausgeschildt. Dies geschah beim zehnjährigen Bestehen des Englischen Eisenbahnverbandes; beim 25jährigen Jubiläum des Schwedischen Transportarbeiterverbandes am 3. April 1922 in Stockholm war die I. T. F. durch die Mitglieder des Exekutivkomitees Robert Williams, Edo Fimmen, Marcel Bidegaray und Joh. Döring in Stockholm in einer öffentlichen Versammlung vertreten. Zum 30jährigen Bestehen des Norwegischen Eisenbahner-Verbandes wurde ein Telegramm geschickt. Auf dem Kongreß des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, der mit dem 25jährigen Jubiläum des Verbandes zusammenfiel und dem außer dem Sekretär der I. T. F. mehrere ausländische Delegierte beiwohnten, fand eine Kundgebung internationaler Solidarität statt.

## B. Konflikt zwischen dem jugoslawischen und italienischen Seeleuteverband.

In Übereinstimmung mit dem Beschluß des Wiener Kongresses wurde die jugoslawische Organisation ersucht, uns einen ausführlichen Bericht über obigen Konflikt zukommen zu lassen, um uns mit der italienischen Organisation in Verbindung setzen zu können. Trotz wiederholten Bitten ist dieser aber nicht in unseren Besitz gelangt.

## C. Unterstützungen.

Dem Seeleuteverband Lettlands wurden 25 £ zur Verfügung gestellt, um die Organisation der lettländischen Seeleute zu fördern. Die Unterstützung wurde in monatlichen Raten von 5 £ ausgezahlt.

Über die an andere Organisationen bezahlten Unterstützungen wird im Kapitel über die Aktionen berichtet.

Verschiedene Ansuchen um Unterstützung oder Anleihen aus der Kasse der I. T. F. mußten wegen Mangel an Mitteln abgewiesen werden.

Die *norwegischen* Seeleuterverbände baten wegen ihrer schlechten finanziellen Lage um Gewährung einer Anleihe oder Unterstützung. Dieses Gesuch mußte wegen Mangel an Mitteln abgewiesen werden.

Der *österreichische* Eisenbahnverband ersuchte um eine Anleihe im Betrage von fl. 200 000 für die Konsumgenossenschaft der Eisenbahner in Linz. Dieser Antrag mußte abgelehnt werden, da die I. T. F., abgesehen davon, daß sie nicht über so große Kapitalien verfügt, für derartige Zwecke keine Beträge vorstrecken kann.

Aus *Rumänien* lief eine Bitte um Unterstützung seitens des Seeleuterverbandes ein, der nicht der I. T. F. angeschlossen war. Diesem Gesuch konnte nicht Folge geleistet werden wegen Mangel an Informationen über die Einstellung des Verbandes.

Gleichzeitig bestimmte das Exekutivkomitee, daß nur in Ausnahmefällen Unterstützung an nicht angeschlossene Organisationen in Frage kommen kann.

## Kapitel V.

### Kongresse und Konferenzen.

#### A. Kongreß der I. T. F. in Wien (2. bis 6. Oktober 1922).

Der Kongreß der I. T. F. fand in Übereinstimmung mit dem Genfer Kongreßbeschuß vom 2. bis 6. Oktober 1922 im großen Sitzungssaal der Kammer für Handel, Industrie und Gewerbe in Wien statt. Er war von 108 Delegierten aus 16 Ländern besetzt, die zusammen 2318907 Mitglieder vertraten.

Neben dem Kongreß fanden wieder Konferenzen für die Gruppen der Eisenbahner, Hafen- und Transportarbeiter und Seeleute statt.

Eine ausführliche Übersicht über die Beschlüsse des Kongresses wurde bereits im Mitteilungsblatt vom 15. Oktober 1922 veröffentlicht. Ferner erschien ein umfangreiches Protokoll über die Verhandlungen in deutscher, englischer und französischer Sprache.

Folgende Mitglieder des Generalrats hielten eine Rede in einer großen öffentlichen Versammlung der Wiener Eisenbahner und Transportarbeiter: Robert Williams, J. H. Thomas, Marcel Bidegaray, Joh. Döring, Ch. Lindley und Edo Fimmen.

#### B. Konferenz in Amsterdam im Zusammenhang mit der Besetzung des Ruhrgebietes.

Diese Konferenz fand am 23. Januar 1923 in Amsterdam statt; sie war einberufen, um festzustellen, ob und was seitens der I. T. F. getan werden konnte, nachdem von einer Arbeitsniederlegung, wie der Haager Friedenskongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes sie vorgesehen hatte, keine Rede sein konnte. Die Konferenz war von Vertretern der deutschen, belgischen, französischen und holländischen Organisationen besucht. Sie beschloß, alles zu tun, um einem Aufruf des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf Durchführung einer Aktion gegen die militärische Besetzung des Ruhrgebietes Folge zu leisten. Die holländischen und belgischen Organisationen erklärten sich bereit, alles anzubieten, um den Transport von Ruhrkohlen nach Frankreich über Holland oder

Belgien zu verhindern. Zu diesem Zwecke wurde ein Manifest an die Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner aller Länder gerichtet, das auch im Mitteilungsblatt erschien. (Siehe ferner unter Aktionen, Seite 36 ff.)

### **C. Seeleutekonferenz am 15. und 16. Mai 1923 in London.**

Diese Konferenz fand auf Grund des Wiener Kongreßbeschlusses statt, um ein Arbeitsprogramm für die Seeleutesektion aufzustellen und die Wahl eines Sekretärs der Seeleutesektion vorzunehmen. Da aber die Aufstellung von Kandidaten nicht erfolgte, wurde beschlossen, eine weitere Konferenz auf Oktober 1923 nach Amsterdam einzuberufen.

Ein ausführliches Protokoll über die Londoner Sitzung wurde den angeschlossenen Organisationen im August 1923 zugesandt. Es erschien in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache.

### **D. Die Berliner Konferenz.**

Die sogenannte Berliner Konferenz, die sich aus Delegierten der russischen Transportarbeiterverbände und der I. T. F. zusammensetzte, fand am 23. und 24. Mai 1923 statt. Unsererseits nahmen Robert Williams, Edo Fimmen, Joh. Döring, Marcel Bidegaray und N. Nathans daran teil. Anlaß zu der Konferenz bildete ein vom Generalrat der I. T. F. herausgegebenes Manifest, das die Arbeiterklasse Europas zu größter Wachsamkeit aufforderte, um einem für den Frühling des Jahres 1923 drohenden Krieg Polens gegen Rußland, der sicher einen Weltkrieg entfesselt hätte, entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit diesem Aufruf ersuchten die russischen Verbände um eine gemeinsame Besprechung zum Zwecke eines gemeinschaftlichen Vorgehens im Kampfe gegen Krieg und Reaktion.

Die Konferenz hatte vorläufigen Charakter, da die Vertreter der I. T. F. dem Generalrat die Resolution bezüglich der Gründung des gemeinsamen Ausschusses zur Beschlußfassung vorlegen mußten. Wohl hielten sich die I. T. F.-Vertreter berechtigt, auf Grund der Kongreßbeschlüsse der I. T. F. gemeinsam mit den russischen Vertretern Manifeste gegen Krieg und Faschismus zu erlassen.

Die kurz nach der Berliner Konferenz abgehaltene Generalrats-sitzung (17. und 18. Juni 1923 in Amsterdam) hat aber die provisorische Vereinbarung nicht gutgeheißen, sodaß ein gemeinsames Komitee nicht zustande kam.

Die Mehrheit des Generalrats erkannte zwar, daß zur Bekämpfung von Reaktion, Militarismus und drohender Kriegsgefahr eine Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte geboten war, erklärte aber, daß der Internationale Gewerkschaftsbund versuchen müsse, mit dem Allrussischen Gewerkschaftsbund resp. mit der

Roten Gewerkschaftsinternationale die Grundlage hierfür zu schaffen und im Einverständnis mit den Internationalen Berufssekretariaten die Frage zu prüfen, ob nicht bereits jetzt die Zusammenfassung für bestimmte Berufe möglich sei.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Generalrat einen anderen Standpunkt eingenommen hätte, wenn Losowsky nicht kurz nach der Konferenz seinen Artikel geschrieben hätte, worin er es für passend hält, die Vertreter der I. T. F. auf der Berliner Konferenz gegeneinander auszuspielen; es steht aber fest, daß dieser Artikel den denkbar schlechtesten Eindruck auf die Mitglieder des Generalrats gemacht hat und die Beweisführung derer erschwert hat, welche die Ansicht vertraten, daß es auch die russischen Kameraden redlich meinten.

#### **E. Seeleutekonferenz am 16. und 17. Oktober 1923 in Amsterdam.**

Gemäß dem Beschlusse der Londoner Seeleutekonferenz fand diese Zusammenkunft statt, vornehmlich um über die Einsetzung eines Beirats für die Seeleutesektion zu beschließen und einen Sekretär für die Seeleutesektion zu wählen.

Als Sekretär für die Seeleutesektion wurde der ehrenamtliche Generalsekretär der I. T. F., Edo Fimmen, bestimmt. Ferner wurde die Einsetzung eines beratenden Ausschusses beschlossen. Für die gepflogenen Verhandlungen wird auf das Protokoll verwiesen.

## Kapitel VI.

---

### Aktionen.

Die I. T. F. hat den angeschlossenen Verbänden in allen Fällen, wo sie um Hilfe angegangen wurde, nach besten Kräften wirksame Unterstützung verliehen. Wenn sie dabei nicht immer den gewünschten Erfolg hatte, so ist der Grund darin zu erblicken, daß die Arbeiterorganisationen gewisser Länder unter den schwierigsten Verhältnissen bestehen müssen, wodurch die gewerkschaftliche Tätigkeit wenn nicht ganz, so doch teilweise unterbunden wird. An dieser Stelle möchten wir die angeschlossenen Organisationen auf die Notwendigkeit aufmerksam machen, uns bei Ausbruch eines Konfliktes unverzüglich über die Lage des Falles zu unterrichten, damit entsprechende Maßnahmen getroffen werden können.

Während der Berichtsperiode mußten teils zur Durchführung von Lohnkämpfen, teils zur Erhaltung gewerkschaftlicher Organisationen verschiedene finanzielle Unterstützungsaktionen eingeleitet werden. Es macht sich immer mehr die Notwendigkeit der Schaffung eines internationalen Unterstützungsfonds der I. T. F. geltend. Dieser Fonds wäre durch Sonderbeiträge der Organisationen zu bilden und zu unterhalten und soll, von den übrigen Kassengeschäften der I. T. F. getrennt, unter selbständige Verwaltung kommen. Der Fonds soll hinreichend sein, um normalen Anforderungen gerecht zu werden. Die Unterstützung selbst würde erst dann in Kraft treten, wenn die durch Satzung noch festzulegenden Bedingungen erfüllt sind. Durch die Unterhaltung dieses Fonds würden die Aussendung von Bittschreiben und mit den Unterstützungsaktionen zusammenhängende andere zeitraubenden Arbeiten überhaupt wegfallen. Das Exekutivkomitee der I. T. F. hat bis jetzt trotz dieser erheblichen Vorteile in Anbetracht der unstablen Währungsverhältnisse in verschiedenen Ländern von der Schaffung einer solchen Unterstützungseinrichtung, bezw. von der Erhebung der statutengemäß vorgesehenen Sonderbeiträge Abstand genommen. Infolge dieses Umstandes war es uns bisher nicht einmal möglich, die Beitragsleistung für die I. T. F. einheitlich zu regeln. In dieser Hinsicht ist jedoch neuerdings eine merkliche

Besserung zu verzeichnen, indem sich immer mehr der angeschlossenen Organisationen zur Bezahlung der satzungsgemäßen Beiträge verpflichten. Es ist zu hoffen, daß nicht nur im Interesse der I. T. F. selbst, sondern auch im Interesse der erfolgreichen Durchführung der Kämpfe unserer Organisationen gegen Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und gegen die Reaktion baldigst an die Bildung eines internationalen Unterstützungsfonds der I. T. F. herangegangen werden kann.

Die I. T. F. hat ihre Tätigkeit nicht bloß auf dieses Gebiet beschränkt. Sie befaßt sich auch ständig mit den großen weltbewegenden Problemen. Seit ihrer Wiedererrichtung nach dem Weltkriege hat die I. T. F. als eine ihrer wichtigsten Aufgaben den Kampf gegen Krieg und Militarismus auf ihr Banner geschrieben. Sie bietet ferner ihre ganze Macht auf, um die Arbeiterklasse vor den schädigenden Einflüssen der stark überhand nehmenden Reaktion zu schützen.

## I. Aktionen allgemeiner Art.

### A) *Gegen Krieg und Militarismus.*

Das Sekretariat der I. T. F. hat in den letzten zwei Jahren Krieg und Militarismus in Wort und Schrift bekämpft. Es war stets darauf bedacht, jede auftauchende Nachricht über geplante Kriegsvorbereitungen auf ihre Richtigkeit hin zu untersuchen und die angeschlossenen Organisationen aufzufordern, den Transport von Kriegsmaterial zu kontrollieren. Außerdem wurden im Mitteilungsblatt der I. T. F. regelmäßig Artikel zur Bekämpfung von Krieg und Militarismus veröffentlicht.

Zu dem vom Internationalen Gewerkschaftsbund nach dem Haag einberufenen Friedenskongreß wurden auf Grund eines Generalratsbeschlusses die Genossen Williams, Döring, Bidegaray und Nathans, Mitglieder des Exekutivkomitees, entsandt. Auf diesem Kongreß hat unser Generalsekretär, Genosse Fimmen, eine Rede über die Aufgaben der Gewerkschaften im Kampfe gegen Krieg und Militarismus gehalten, in der er die Auffassung der I. T. F. zu dieser Frage klarlegte. Die vom Kongreß gefaßten Beschlüsse wurden im Mitteilungsblatt vom 15. Dezember 1922 veröffentlicht, und in der Januar-Nummer 1923 erschien ein Artikel des Genossen R. Williams über den Kongreß.

Am 15. Januar 1923 tagte in Amsterdam eine Konferenz des aus Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der Transportarbeiter-, Bergarbeiter- und Metallarbeiter-Internationale zusammengesetzten Aktionskomitees gegen Krieg und Militarismus, in der wir durch die Kollegen Williams, Fimmen, Döring, Bidegaray und Nathans vertreten waren.

\* \* \*

Die I. T. F. hat, veranlaßt durch verschiedene Gerüchte über einen für Mai 1923 bevorstehenden Krieg zwischen Polen und Rußland, der die Völker wieder in einen neuen Weltkrieg zu verwickeln drohte, die angeschlossenen Organisationen durch vertrauliches Rundschreiben aufgefordert, den Transport von Kriegsmaterial streng zu überwachen, ihre diesbezüglichen Beobachtungen dem Sekretariat sofort mitzuteilen und sich auf alle Eventualitäten vorzubereiten. Nachdem eine vom Sekretariat eingeleitete Untersuchung ergeben hatte, daß die uns gewordenen Mitteilungen über die drohende Kriegsgefahr auf Wahrheit beruhten, hat die I. T. F. laut Beschluß der Generalratssitzung vom März 1923 ein Manifest an die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute gerichtet. In diesem Manifest wurde besonders auf die Nachkriegerscheinungen hingewiesen und erklärt, daß ein neuer Krieg Polens gegen Rußland den Angriff der westeuropäischen Staaten auf Sowjetrußland zu bedeuten habe, um dem internationalen Kapitalismus die Reichtümer Rußlands auszuliefern. Es wurde weiter an den Aufruf des Internationalen Gewerkschaftsbundes für die Hungernden im Wolgabgebiet erinnert, in dem es u. a. hieß: „Der Sturz der Sowjetregierung wäre nur das Signal zum Entscheidungskampf der Gegenrevolution. In den Ländern Westeuropas, auch in den Ländern der Besiegten, in den Ländern der Revolution, gewinnt die Reaktion mit jedem Tag an Boden . . . .“

Ein Krieg zwischen Polen und Rußland ist nicht ausgebrochen; die öffentliche Meinung Polens und der westeuropäischen Länder hat sich dem Gedanken so kräftig widersetzt, daß der westeuropäische Imperialismus seine Projekte aufgab.

\* \* \*

Ferner haben wir aus der Haltung Italiens im Konflikt gegen Griechenland die von neuem drohende Kriegsgefahr erkannt, die angeschlossenen Organisationen durch Rundschreiben an die diesbezüglichen Kongreßbeschlüsse erinnert und sie zur Überwachung von Waffen- und Munitionstransporten aufgefordert.

### *B) Die Friedensverträge.*

Der Vorstand der I. T. F. hat den Fragen betr. Behebung der allgemeinen ökonomischen Krise stets größtes Interesse entgegengebracht. Bereits der Genfer Kongreß hat sich gegen den Versailler Friedensvertrag ausgesprochen. Anhand der diesbezüglichen Resolution hat der Generalrat im April 1922 eine Entschließung ausgearbeitet, die einer in Genua abgehaltenen Konferenz des Internationalen Gewerkschaftsbundes für den Wiederaufbau vorgelegt

wurde. In dieser Entschließung wurden zwecks Einleitung einer internationalen Kampagne nachfolgende Programmpunkte aufgestellt:

1. Aufhebung aller als Strafe gedachten Entschädigungsleistungen.
2. Annullierung der während des Krieges auf Grund gegenseitiger Anleihen zwischen den einzelnen Ländern entstandenen Schulden.
3. Beschaffung von Krediten für alle direkt infolge des Krieges und der Friedensverträge verarmten Nationen.
4. Maßnahmen zur Stabilisierung der Geldwerte und Wechselkurse.
5. Ermöglichung des vollen und unbehinderten Warenaustausches und Abschaffung der Zölle, Schutztarife und künstlichen Schranken, welche Handel und Gewerbe behindern.
6. Herbeiführung des wirklichen Friedens und allgemeiner Abrüstung besonders auch in Rußland. Einstellung aller offenen und geheimen militärischen Vorbereitungen und Operationen, welche den wirtschaftlichen Wiederaufbau verzögern und
7. Schaffung einer vereinigten industriellen und politischen Arbeiterklassenbewegung, durch welche allein die Interessen der Arbeiter aller Länder gefördert werden können.

Der Wiener Kongreß, der sich ebenfalls mit den verhängnisvollen Folgen der Friedensverträge befaßte, hat in einer Resolution festgestellt, daß diese Verträge die Ursache des ständigen Rückgangs im Lebensstandard der Arbeiter sind, und daß auf dem Gebiete des Welthandels keine Besserung eintreten wird, wenn Rußland seine politischen und wirtschaftlichen Beziehungen mit den anderen Teilen der Welt nicht wieder aufnehmen kann.

### *C) Die Besetzung des Ruhrgebietes.*

Als die französische und mit ihr die belgische Regierung die lange geplante Besetzung des Ruhrgebiets am 11. Januar 1923 verwirklichte, zeigte sich, daß die Arbeiterschaft der betreffenden Länder dies ruhig gewähren ließ. Der einzige Widerstand, auf den die Besatzungstruppen stießen, war die passive Resistenz der deutschen Arbeiter im Ruhrgebiet, die am hartnäckigsten von den Eisenbahnern und Transportarbeitern ausgeübt wurde.

Laut den vom Haager Friedenskongreß aufgestellten Richtlinien hatte der Internationale Gewerkschaftsbund die Aufgabe, die militärische Besetzung des Ruhrgebiets mit einer allgemeinen Arbeitsniederlegung beantworten zu lassen. Es zeigte sich aber, daß der Gedanke internationaler Solidarität bei der Arbeiterklasse noch nicht soweit Fuß gefaßt hatte, um eine allgemeine internationale Aktion durchführen zu können. Trotz dieses Umstandes besprach das Exekutivkomitee der I. T. F. in einer mit den Delegierten der angeschlossenen Eisenbahner-, Häfen- und Transportarbeiter-Organisationen Belgiens, Deutschlands, Englands, Frankreichs und Hollands

abgehaltenen Konferenz, inwieweit seitens der I. T. F. etwas geschehen könnte. Es konnte aber auch hier kein Beschluß auf Einleitung einer internationalen Aktion gefaßt werden; wohl erklärten sich die holländischen Organisationen bereit, für Frankreich bestimmte Ruhrkohlentransporte, die über Holland geleitet werden sollten, mit Aufbietung ihrer ganzen Kräfte zu verhindern. Wie treu die holländischen Kameraden die übernommene Pflicht erfüllt haben, ist im Mitteilungsblatt wiederholt hervorgehoben worden.

Der Geist, der auf dieser Konferenz herrschte, kommt in einem Manifest an die Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner aller Länder zum Ausdruck. Es mündet in dem Aufruf, endlich mit der bisherigen Lauheit und Gleichgültigkeit zu brechen. Über die Frage der Ruhrbesetzung wurden im Mitteilungsblatt der I. T. F. zwei Artikel des Genossen Fimmen veröffentlicht — „Schwarzer Januar“ und „Kommender Kampf“ —, in denen er seine Auffassung über die daraus für die internationale Arbeiterklasse entstehenden Folgen zum Ausdruck gebracht hat.

Es sei hier noch erwähnt, daß die beiden holländischen Transportarbeiter-Organisationen für die vom holländischen Gewerkschaftsbund eingeleitete Hilfsaktion den Betrag von 30 000 Gulden aufgebracht haben.

Auf Antrag wurde im Mitteilungsblatt ein Manifest des Deutschen Verkehrsbundes über die Ruhrbesetzung aufgenommen. Ein zweites, ähnliches Manifest des Deutschen Eisenbahnverbandes haben wir den Organisationen der verschiedenen Länder direkt zugeschickt.

\* \* \*

Zufolge einer Mitteilung des Deutschen Verkehrsbundes, wonach polnische Arbeiter per Dampfer „Pologne“ von Danzig nach Dünkirchen gebracht worden seien, um die im Ruhrgebiet streikenden Arbeiter zu ersetzen, wandten wir uns sofort an die uns angeschlossenen französischen Organisationen sowie an den Französischen Gewerkschaftsbund um Aufklärung. Auch mit dem polnischen Eisenbahnverband setzten wir uns dieserhalb in Verbindung, da sich unter den erwähnten Arbeitern auch Eisenbahner befinden sollten. Das Sekretariat hat ferner den Internationalen Gewerkschaftsbund ersucht, die Sache zu prüfen und die polnische Gewerkschaftszentrale von diesem Vorgang in Kenntnis zu setzen. Eine Untersuchung der französischen Organisationen hat aber ergeben, daß die Befürchtung, daß diese polnischen Arbeiter im Ruhrgebiet beschäftigt werden könnten, unbegründet sei und die betreffenden Leute nach Frankreich auswanderten, wo sie in der Metallindustrie oder in Bergwerken Arbeit gefunden hatten.

### *D) Gegen die Reaktion.*

Das Sekretariat der I. T. F. hat sein Bestes getan, um die angeschlossenen Organisationen in dem schweren Kampfe gegen die Reaktion, die nicht nur in Ungarn, Italien und Spanien, sondern auch in anderen Ländern frech das Haupt erhob, zu unterstützen und ihren Widerstand zu verstärken. Wegen der vorübergehenden Schwächung der gewerkschaftlichen Organisationen konnten bedauerlicherweise großzügige Aktionen wie im Jahre 1920 nicht durchgeführt werden. Wir mußten uns deshalb ausschließlich auf die mündliche und schriftliche Aufklärungsarbeit und Propaganda, sowie auf Gewährung finanzieller Unterstützung an die betreffenden Organisationen beschränken.

#### *1. Gegen die Verfolgung der ungarischen Arbeiterbewegung.*

Gemäß einem Beschluß des Wiener Kongresses unterbreiteten wir Ende Oktober 1922 der IV. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf einen Bericht über die Verfolgung der ungarischen Arbeiterbewegung. Wir erhielten aber nach der Konferenz vom Sekretär, Direktor des Internationalen Arbeitsamts, die Mitteilung, daß die Sache nicht behandelt worden sei, weil sie nicht auf der Tagesordnung stand und kein Delegierter deren Beratung beantragt hatte. Ferner teilte er mit, daß eine Abschrift des Berichtes sowie unseres Begleitschreibens den Delegierten ausgehändigt worden sei.

Anfang 1923 wurde gegen Horthy-Ungarn erneut eine internationale Pressekampagne organisiert. Bei Gelegenheit des ungarischen Transportarbeiterkongresses hat die I. T. F. alles erhaltliche Material über die jüngsten, von der ungarischen Reaktion verübten Greuelthaten gesammelt und in Form eines Protestes 30 Tageszeitungen der verschiedensten Länder zur Veröffentlichung zugesandt. Die angeschlossenen Organisationen wurden ferner aufgefordert, diesen Protest mit aller Energie zu unterstützen und selbst bei den Vertretern der ungarischen Regierung in ihren Ländern zu protestieren. Dies wurde auch von verschiedenen Verbänden befolgt.

#### *2. Gegen den Faschismus in Italien.*

Es erübrigt sich wohl, in diesem Berichte eine Darstellung über die Greuelthaten des Faschismus gegen die italienischen Gewerkschaften zu geben. Über die Folgen, die der Sieg des Faschismus für die italienischen Transportarbeiter-Organisationen gehabt hat, wurde im Mitteilungsblatt öfters berichtet. In diesem Zusammenhang sei insbesondere an den heroischen Kampf erinnert, den die Verbände der Straßenbahner und Eisenbahner gegen den Terror zu führen hatten. Die I. T. F. konnte den schwer geprüften Organisationen lediglich finanzielle Unterstützung zuteil werden lassen, zu welchem Zweck an die angeschlossenen Verbände ein Appell gerichtet wurde. (Siehe hierzu Seite 47.)

Ferner sei noch erwähnt, daß der italienische Dampfer „Emmanuelle Accome“ in London festgehalten wurde, weil er Mitglieder der faszistischen Organisationen an Bord hatte. Die Transportarbeiter und Eisenbahner hatten sich geweigert, das Schiff zu handhaben. Erst nachdem der Kapitän und die Besatzung die feierliche Erklärung abgegeben hatten, in ihrem Lande nichts gegen die Arbeiterbewegung zu unternehmen, wurde die Löschung des Schiffes erlaubt.

### 3. Spanien.

Bei Proklamierung der Diktatur in Spanien haben wir unsere spanischen Verbände um eine Schilderung der Lage und Mitteilung ersucht, in welcher Weise wir ihnen helfen können. Aus dem darauf eingegangenen Bericht ging aber hervor, daß ein Eingreifen unsererseits noch nicht erwünscht war.

### 4. Bergarbeiterstreik in Südafrika.

Auf Veranlassung des „Class War Prisoners' Committee“ wurde General Smuts, Ministerpräsident der Südafrikanischen Union, telegraphisch ersucht, die zum Tode verurteilten „Rand“-Streikenden zu begnadigen.

## II. Unterstützung bei Lohnbewegungen.

### 1. Italienischer Hafnarbeiterstreik.

Am 23. März 1922 teilte uns der italienische Hafnarbeiterverband mit, daß in den italienischen Häfen ein Streik ausbrechen würde und ersuchte gleichzeitig um unsere Unterstützung. Nachdem wir alle vorbereitenden Maßnahmen getroffen und uns mit der fraglichen Organisation ins Benehmen gesetzt hatten, wurde uns die Nachricht, daß inzwischen der Konflikt auf friedliche Weise beigelegt worden ist.

### 2. Streik der holländischen Binnenschiffer.

Am 10. Juli 1922 brach in der holländischen Binnenschifffahrt (hauptsächlich in der Rheinschifffahrt) ein Streik aus. Kein einziges Schleppboot fuhr nach Deutschland oder Belgien. Die zuständigen Organisationen hatten zugesagt, keine holländischen Schiffe bunkern, laden, löschen oder verschleppen zu lassen, und die belgischen und deutschen Kameraden haben sich demgemäß während des Konfliktes streng solidarisch verhalten. Diese internationale Aktion hat auf die Unternehmer großen Eindruck gemacht. Nach siebenwöchiger Dauer wurde der Streik am 25. August mit gutem Erfolg für die holländischen Kollegen aufgehoben.

### 3. Aussperrung der Hafenarbeiter in Marseille.

Die Löhne der Marseiller Hafenarbeiter sollten zu Beginn des Jahres 1922 eine Herabsetzung erfahren; es war ferner beabsichtigt, den Achtstundentag abzuschaffen. Da sich die französischen Kollegen diese Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen nicht gefallen lassen wollten, wurde am 22. Januar 1922 die Aussperrung verhängt. Zur Unterstützung der Ausgesperrten leitete das Exekutivkomitee der I. T. F. eine Hilfsaktion ein und veranlaßte die Boykottierung sämtlicher aus Marseille kommenden Schiffe.

Am 10. Juli 1922 wurde die Aussperrung nach Abschluß einer Vereinbarung mit den Unternehmern zugunsten der französischen Kollegen aufgehoben. Die Löhne konnten in der bisherigen Höhe beibehalten werden. Die wichtigste Vertragsbestimmung sieht vor, daß selbst bei Abschaffung des Gesetzes über den Achtstundentag den Hafenarbeitern der achtstündige Arbeitstag erhalten bleiben soll. Der Vertrag sollte bis 1. Januar 1924 Gültigkeit haben.

Genosse Vignaud, Sekretär der französischen Hafenarbeiter-Föderation, hat auf dem Wiener Kongreß für die gewährte Unterstützung seinen Dank ausgesprochen.

Die für die Hilfsaktion aufgebrachte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

Landesverband der Eisenbahner, England . . . . .	£	100.-	f.	1 135,—
Irischer Transportarbeiterverband, Irland . . . . .	£	100.-	„	1 135,—
Deutscher Transportarbeiterverb., Deutschland . . . . .	M.	200 000,—	„	1 000,—
Zentralverband der Transportarbeiter, Holland . . . . .			„	1 000,—
Niederländischer Verband des Eisenbahn- und Trambahnpersonals, Holland . . . . .	frs.	2 000,—	„	422,33
Landesverband der Eisenbahner, Luxemburg . . . . .	frs.	500,—	„	106,46
Verband der Handels-, Transport- und Ver- kehrsarbeiter (Zentrale Aussig) Tsche- choslowakei . . . . .	frs.	1 000,—	„	211,16
Verband der Eisenbahner (Zentrale Aussig) Tschechoslowakei . . . . .	Kr.	6 000,—	„	385,—
Schwedischer Transportarbeiterverband . . . . .	frs.	1 000,—	„	211,16
Internationale Transportarbeiter-Föderation . . . . .			„	712,56
				<u>f. 6 318,67</u>

Diese Summe wurde dem französischen Hafenarbeiterverband überwiesen.

### 4. Französischer Seeleutestreik.

Die französische Seeleuteföderation proklamierte Ende September 1922 zur Erhaltung des Achtstundentages, den die Regierung wieder abschaffen wollte, den Streik. Der hartnäckige Kampf, der unter den schwierigsten Umständen geführt wurde, mußte nach 54 Tagen aufgegeben werden.

Obleich die französische Seeleuteföderation kein Mitglied der I. T. F. war und wir deshalb vor Ausbruch des Streiks nicht verständigt wurden, haben wir doch versucht, den bedrängten französischen Kameraden beizustehen. Unsere Bemühungen hatten aber nur geringen Erfolg, da die uns angeschlossenen Hafentarbeiterverbände wegen der unermeßlichen Arbeitslosigkeit in den europäischen Häfen nichts auszurichten vermochten. Hinzu kam noch, daß es der französischen Regierung gelang, für die atlantische Küstenschiffahrt Streikbrecher anzuwerben, die sich vornehmlich aus arbeitslosen Fischern und Gesindel rekrutierten. Dadurch mußte der Streik auf die Küste des Mittelländischen Meeres beschränkt werden, wo er nach kurzer Zeit ebenfalls abgebrochen wurde.

Für die von der I. T. F. durchgeführte Unterstützungsaktion für die Streikenden wurden folgende Beträge gezeichnet:

Von der Landesföderation der Transportarbeiter in England . . . . .	£ 250.--	f. 2849,28
vom Niederländischen Verband des Eisenbahn- und Trambahnpersonals, Holland . . . . .	frs. 2000,—	„ 353,36
vom Zentralverband der Transportarbeiter, Holland		„ 1000,—
vom Norwegischen Transportarbeiterverband, Norwegen . . . . .	frs. 500,—	„ 88,34
vom Irischen Transportarbeiterverband, Irland . . . . .	£ 50.--	„ 571,55
vom Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, Österreich . . . . .	Kr. 1 000 000,—	„ 35,—
vom Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner, Österreich . . . . .	Kr. 1 500 000,—	„ 52,50
vom Deutschen Transportarbeiterverband . . . . .	M. 200 000,—	„ 70,—
von der Französischen Hafentarbeiter-Föderation . . . . .	frs. 1000,—	„ 183,—
vom Schwedischen Transportarbeiterverband . . . . .	frs. 3000,—	„ 548,86
von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation . . . . .		„ 1420,61
		<u>Insgesamt f. 7172,50</u>

Der französische Seeleuteverband erhielt im ganzen frs. 40 000,—.

### 5. Lohnbewegung der holländischen Hafentarbeiter.

Im Dezember 1922 berichtete uns der Transportarbeiterverband über die Lage der holländischen Transportarbeiter und die von den Arbeitgebern beabsichtigte Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, wie Lohnherabsetzung und Abbau des achtstündigen Arbeitstages.

Das Exekutivkomitee der I. T. F. hat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1922 in einem Beschluß den auch von den Kongressen stets vertretenen Standpunkt niedergelegt, daß der Achtstundentag unter allen Umständen verteidigt werden müsse. Zur Erhaltung der bisherigen Arbeitsbedingungen der holländischen Kollegen wurden u. a. die in Frage kommenden Verbände über den Sachverhalt in-

formiert und für den Fall eines Kampfes um weitestgehende Unterstützung angegangen. Wir verweisen hierzu auf den im Mitteilungsblatt Nr. 1 vom 1. Januar 1923 veröffentlichten Bericht. Bei den darauffolgenden Verhandlungen mit den Arbeitgebern ist es unserem Verbands unter Hinweis auf den Beschluß des Exekutivkomitees schließlich gelungen, die Unternehmer von ihrem Vorhaben abzubringen. Eine Intervention der I. T. F. hat sich dadurch erübrigt.

#### *6. Lohnbewegung der norwegischen Seeleute.*

Der norwegische Seeleuteverband teilte uns Anfang 1923 mit, daß die Reeder eine Herabsetzung der Heuern forderten und im Falle der Nichtanerkennung dieser Forderung mit Aussperrung drohten. Wir setzten uns sofort mit den angeschlossenen Verbänden in Verbindung, um ihre Mitwirkung zu erlangen. Verschiedene haben uns auch ihre Unterstützung zugesagt. Der Streitfall kam dann zur Schlichtung vor das obligatorische Schiedsgericht, durch dessen Entscheidung die angedrohte Maßregel nicht durchgeführt werden konnte.

#### *7. Streik der deutschen Seetischer.*

Auch in diesem Konflikt hat das Sekretariat sein Möglichstes getan, um den deutschen Kollegen zu einem glücklichen Ausgang ihres Kampfes zu verhelfen. Nach Ausbruch des Konfliktes (Anfang Juni 1923) wurden die englischen und holländischen Verbände aufgefordert, den in Betracht kommenden deutschen Schiffen beim Anlaufen von Häfen die Streikparole zu überbringen. Im Laufe des Streiks haben wir ferner die Organisationen Englands, Hollands und der skandinavischen Länder ersucht, jede Streikbrecherarbeit zu unterbinden. Wir beziehen uns in dieser Sache auch auf die Veröffentlichungen im Mitteilungsblatt und in der Tagespresse, wo wir besonders auf die Notwendigkeit einer wirksamen Unterstützung unserer deutschen Kollegen hingewiesen haben. Infolge des katastrophalen Marksturzes mußte der Kampf Mitte August aufgegeben werden.

#### *8. Streik der jugoslawischen Seeleute.*

Unsere jugoslawischen Genossen traten Mitte Juli 1923 in den Streik, zu dessen Gelingen wir auch in diesem Falle nichts unterlassen haben. Brieflich, durch das Mitteilungsblatt wie durch die internationale Presse sind Aufrufe zu tatkräftiger Unterstützung ergangen. Die englischen, französischen, deutschen, holländischen und italienischen Seeleuteorganisationen wurden brieflich und telegraphisch über die Route der jugoslawischen Schiffe auf dem laufenden gehalten, um die Verweigerung des Ladens und Löschens der Schiffe zu veranlassen.

Ende August wurde dem Sekretariat aus einigen Ländern mitgeteilt, daß Presseberichten zufolge, die anscheinend von Unternehmerseite ausgingen, der Streik aufgehoben sei. Auf unsere diesbezügliche Information bei der jugoslawischen Organisation haben wir diese Nachricht in der internationalen Presse dementiert und wiederholt zur Unterstützung aufgerufen. Der Streik war von besonderer Natur, weil der jugoslawische Seeleuteverband seine in der Großschiffahrt beschäftigten Mitglieder nicht streiken ließ. Nach 66tägigem Kampfe mußte der Streik ohne Erfolg aufgegeben werden.

#### *9. Boykottierung norwegischer Schiffe.*

Auf Ersuchen des norwegischen Seeleute- und Heizerverbandes haben wir Anfang September 1923 die Organisationen der verschiedenen Länder gebeten, die Schiffe der Reederei Wilhelm Wilhelmsen zu boykottieren. Obwohl die norwegische Organisation uns nicht den Satzungen entsprechend vor dem Konflikt verständigt hat — worauf wir sie auch hinwiesen — glaubten wir dennoch, sie während des Kampfes nicht im Stiche lassen zu dürfen. Der Streik fand nach kurzer Zeit durch eine Vereinbarung zwischen den Organisationen und den Reedern ein Ende.

#### *10. Aussperrung isländischer Fischer.*

Mitte September 1923 wurde das Büro vom dänischen Seeleuteverband, der zur Havelock Wilson'schen I. S. F. gehört, um Unterstützung der ausgesperrten isländischen Fischer ersucht durch Verhinderung des Löschens von Fischdampfern, die Streikbrecher mit sich führten. Am 24. September fand dieserhalb im Büro eine Besprechung mit dem Vertreter des Isländischen Verbandes der Seeleute und Fischer statt, bei der wir erfuhren, daß die Aussperrung verhängt wurde, weil sich die Fischer gegen eine Lohnherabsetzung wehrten. Zwei mit Streikbrechern bemannte Fischdampfer sollten versuchsweise ausgefahren sein. Auf diese Mitteilungen hin ersuchten wir die englischen, belgischen und holländischen Organisationen telegraphisch, die Löschung, bezw. das Bunkern der beiden Fischdampfer zu verhindern. Gleichzeitig wurde die in- und ausländische Arbeiterpresse über den Konflikt informiert. Bald darauf lief die telegraphische Nachricht ein, daß die Aussperrung beendet sei.

### **III. Sonstige Aktionen.**

#### *1. Unterstützung der italienischen Gewerkschaften.*

In der Sitzung des Generalrats im März 1923 wurde die Lage besprochen, in die die italienischen Verbände, namentlich der Eisenbahnverband, infolge des Auftretens der Faschisten geraten waren. Es wurde beschlossen, eine Hilfsaktion einzuleiten und die eingehenden Gelder durch den uns angeschlossenen Verband der Straßenbahner verteilen zu lassen.

Durch die Sammlung wurden folgende Beträge aufgebracht:

Transportarbeiterverband Frankreich . . . . .	Fr. 500,—	f.	78,50
Eisenbahnverband Holland . . . . .		„	500,—
Eisenbahnverband Österreich . . . . .	Kr. 5 000 000,—	„	172,50
Eisenbahnverband Tschechoslowakei . . . . .		„	1000,—
Transportarbeiterverband Schweden . . . . .	Kr. 1000,—	„	675,68
Seeleute-Föderation Frankreich . . . . .	Fr. 200,—	„	29,—
Transportarbeiterverband Tschechoslowakei . . . . .	Kr. 2000,—	„	148,77
Deutsch-Tschechischer Eisenbahnverband . . . . .	Kr. 15 000,—	„	1113,66
Eisenbahnverband Norwegen . . . . .	Lire 2000,—	„	216,13
Transportarbeiter-Föderation England . . . . .	£ 50.—	„	576,35
Eisenbahnverband England . . . . .	£ 100.—	„	1154,65
Eisenbahnverband Bulgarien . . . . .		„	24,—
			<hr/>
			f. 5689,24

### 2. Unterstützung des belgischen Eisenbahnverbandes.

Der belgische Eisenbahnverband ersuchte uns um finanzielle Unterstützung für die während des Streiks im Mai 1923 gemäßregelten Verbandsmitglieder. Die I. T. F. richtete an verschiedene Organisationen in valutastarken Ländern einen Aufruf zur Unterstützung der belgischen Eisenbahner mit Geldmitteln, jedoch ohne Erfolg, da zu dieser Zeit eine Hilfsaktion für die italienischen Genossen durchgeführt wurde. Die I. T. F. hat deshalb aus eigenen Mitteln die Summe von fl. 1000,— zur Verfügung gestellt; auf unsere Veranlassung hat auch der holländische Eisenbahnverband nachträglich noch fl. 2000,— für die belgischen Kollegen abgeführt. Der luxemburgische Eisenbahnverband hat durch Erhebung eines Extrabeitrages von frs. 2,— pro Mitglied ebenfalls zur Unterstützung beigetragen.

### 3. Hilfsaktion Deutschland.

Die deutschen Gewerkschaften wurden infolge des rasenden Marksturzes mit dem völligen Ruin bedroht, weshalb sich die sofortige Einleitung einer großen internationalen Hilfsaktion als dringend notwendig erwies. Auf der im November 1923 abgehaltenen Konferenz des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit den Berufsekretariaten wurde beschlossen, Geldsammlungen durchzuführen, und zwar sollten die Berufsekretariate für die ihnen angeschlossenen deutschen Organisationen sammeln. Die I. T. F. besprach mit den beiden Verbänden, in welcher Weise die aufzubringenden Gelder am besten Verwendung finden könnten. Die deutschen Kollegen betrachteten als dringendste Aufgabe, zunächst an die Wiederherausgabe der Verbandsorgane heranzugehen, um dadurch den inneren Zerfall der Organisation zu verhindern. Zur Herausgabe der beiden Zeitungen mußten jede Woche fl. 3000,— aufgebracht werden. Wir haben unsere Verbände durch Rundschreiben dringend ersucht, für die Aufbringung dieser Summe Sorge zu tragen.

Für die Sammlung liefen folgende Beträge ein:

Argentinien	Eisenbahnerföderation	1 000 Pesos	fl.	822,80
Belgien	Transportarbeiterverband	7 245 Franken	"	963,30
"	Straßenbahnerverband	2 000 "	"	195,—
Bulgarien	Eisenbahnerverband	30 000 Lewas	"	390,68
Dänemark	Transportarbeiterverband	7 050 Kronen	"	3 141,55
England	Transportarbeiterföderation	200 £	"	2 291,65
"	Seeleuterverband	10 £	"	114,40
Frankreich	Seeleuteföderation	1 000 Franken	"	139,50
Holland	Eisenbahner- und Straßenbahnerverband		"	1 000,—
"	Eisenbahner- und Straßenbahnerverband (Sammlung Ortsgruppe Haarlem)		"	113,16
"	Transportarbeiterverband		"	1 000,—
Island	Seeleuterverband	5 £	"	56,89
"	Transportarbeiterverband		"	29,75
Italien	Straßenbahnerverband	3 000 Lire	"	340,40
Kanada	Eisenbahnerverband	50 \$	"	128,58
Norwegen	Transportarbeiterverband	1 700 Kronen	"	660,94
"	Eisenbahnerverband	500 Kronen	"	191,29
Österreich	Eisenbahnerverband	200 000 000 östr. Kr.	"	7 400,—
"	Transportarbeiterverband	21 100 schw. Fr.	"	9 900,—
"	Straßenbahner Graz	300 000 Kronen	"	11,—
Rumänien	Transportarbeiterverband	3 000 Lei	"	383,54
Schweden	Transportarbeiterverband	2 000 Kronen	"	1 383,—
"	Eisenbahnerverband	5 000 "	"	3 441,06
Schweiz	Eisenbahnerverband	1 000 Franken	"	458,40
"	Transportarbeiterverband	300 "	"	136,70
Tschecho-slowakei	Tschechischer Eisenbahnerverband	50 000 Kronen	"	3 815,23
"	Transportarbeiterverb.(Aufzig)	1 250 Kronen	"	93,—
Ungarn	Transportarbeiterverband	500 000 ung. Kr.		
"	"	230 000 östr. Kr.	"	70,—
				<u>fl. 38 326,82</u>

Im Einvernehmen mit den deutschen Organisationen wurde keine zweite Aufforderung an die Verbände gerichtet, da durch die Stabilisierung der Rentenmark die Lage der Verbände sich etwas besserte.

Verschiedene gewerkschaftliche Landeszentralen haben entgegen der auf der Konferenz des I. G. B. mit den Berufssekretariaten getroffenen Vereinbarung Geldsammlungen veranstaltet, zu welchen auch Organisationen der I. T. F. beisteuerten. Ferner haben einige Organisationen Hilfsaktionen eingeleitet, bevor die I. T. F. mit der ihrigen einsetzte und wieder andere haben den deutschen Verbänden direkt Geldbeträge überwiesen. Es ist uns nicht bekannt, wie hoch sich die von den Organisationen der I. T. F. den Landeszentralen zur Verfügung gestellten Summen belaufen.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß sich in Zukunft nicht nur die Landeszentralen des I. G. B., sondern auch die der I. T. F. angeschlossenen Verbände sich an die einmal getroffenen Abmachungen halten werden.

#### *4. Erste Bemühungen für organisiertes Flugzeugpersonal.*

Durch belgische Polizei wurde am 14. September 1923 die Besatzung eines Flugzeuges, das von einem Mitglied des Deutschen Verkehrsbundes geführt wurde, bei einer Notlandung festgenommen. Obgleich diese Flugzeuge nicht über belgisches Gebiet fahren dürfen, blieb den Insassen, wollten sie nicht ins Meer stürzen, nichts anderes übrig, als von ihrer Londoner Route abzuweichen. Da die Besatzung wegen einer Geldsendung, die sie zu befördern hatte, festgehalten wurde, bat uns der Deutsche Verkehrsbund am 27. September um Vermittlung. Zur Befreiung der Kollegen setzten wir uns mit dem Genossen Mahlman, Sekretär des belgischen Transportarbeiterverbandes, in Verbindung, der die Freilassung auch alsbald bewirken konnte.

---

## Kapitel VII.

### Beziehungen zu anderen Internationalen.

#### A. Internationaler Gewerkschaftsbund und Internationale Berufssekretariate.

Während der beiden die Berichtsperiode umfassenden Jahre und besonders im Jahre 1922 sind rege Verbindungen sowohl mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund wie mit mehreren Internationalen Berufssekretariaten unterhalten worden. Eine Delegation, bestehend aus den Kollegen Robert Williams, Joh. Döring und Marcel Bidegaray wohnte dem Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Rom (April 1922) bei; unsere Vertreter nahmen gleichfalls an der Konferenz des Internationalen Gewerkschaftsbundes für den Wiederaufbau in Genua sowie an derjenigen der Berufssekretariate teil, die während des Kongresses abgehalten wurde.

Ferner gehört Robert Williams dem Aktionskomitee gegen den Krieg an, das zuletzt im Januar 1923 zusammenkam.

Zum Weltfriedenskongreß im Haag (10. bis 16. Dezember 1922) entsandte die I. T. F. die Genossen Robert Williams, Joh. Döring, Marcel Bidegaray und N. Nathans, während eine vom Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf den 9. und 10. November 1923 nach Amsterdam einberufene Konferenz der Berufssekretariate durch die I. T. F. beschickt wurde, und zwar durch Entsendung der Kollegen Robert Williams, Edo Fimmen, Joh. Döring und Joh. Brautigam.

\* \* \*

Die bereits früher erwähnte Konferenz der Berufssekretariate in Rom (April 1922) bezweckte, die organisatorischen Verbindungen zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Berufssekretariaten zu regeln. Im Namen der I. T. F. schlug Kollege Williams die Schaffung eines internationalen Fonds gegen den Krieg vor. Die I. T. F. sagte zu diesem Zweck fl. 5000.— zu, vorausgesetzt, daß die anderen Sekretariate entsprechend dazu beitragen würden.

Ein positives Resultat wurde jedoch mit der Konferenz nicht erzielt, da mehrere Sekretariate verlangten, daß die Frage der organisatorischen Verbindungen von einer Kommission studiert werden sollte. Irgendwelche Regelung der Befugnisse des Internationalen Gewerkschaftsbundes gegenüber den Berufssekretariaten und umgekehrt kam also nicht zustande.

Dennoch hielt es der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes für angebracht, sich in absprechendem Sinne über die Veranstaltung der Berliner Konferenz zu äußern, und zwar wurde es so hingestellt, als ob die I. T. F. nicht berechtigt sei, derartige Verhandlungen mit Vertretern der russischen Organisationen anzubahnen.

Zwar versuchte der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes auf der im November 1923 abgehaltenen Konferenz, seine Resolution gegen die Zulassung der russischen Organisationen bestätigen zu lassen, verzichtete aber darauf wegen der von der Konferenz erhobenen Opposition und brachte einfach seine Resolution zur Kenntnis.

Über eine Empfehlung des I. G. B.-Vorstandes, die verlangte, daß die Berufssekretariate Verbände ausschließen sollten, die der R. G. I. angeschlossenen Landeszentralen angehören, ließ der Vorsitzende wohl abstimmen. Unsere Delegation stimmte einmütig dagegen. Bei der Abstimmung hatte jedes Sekretariat eine Stimme. 14 Sekretariate erklärten sich für, 6 gegen die Empfehlung. Bei Abstimmung nach Mitgliederzahlen wäre das Verhältnis ungefähr wie 9 000 000 zu 7 000 000 Stimmen gewesen.

Die Befugnisse der Berufssekretariate sollen nun auf dem nächsten Internationalen Gewerkschaftskongreß festgelegt werden. Die Entscheidung wird an erster Stelle von der Haltung der Berufssekretariate selbst abhängen. Nach unserer Ansicht besteht kein Zweifel darüber, daß die Sekretariate stets an Bedeutung gewinnen, da der gewerkschaftliche Kampf immer mehr internationale Formen annimmt. Das gilt insbesondere von den Transportarbeitern. Es muß darum u. E. den Berufssekretariaten der ihnen zukommende Platz in der Leitung der Gewerkschaftsinternationale eingeräumt werden. Und wir zweifeln nicht daran, daß die anderen Sekretariate diesen Standpunkt vertreten werden, je nachdem ihre Aktivität und ihre Aktionsfähigkeit zunimmt.

\* \* \*

Die Konferenz im November 1923 behandelte ferner die Unterstützung der deutschen Gewerkschaften, wobei beschlossen wurde, daß die Landeszentralen für den A. D. G. B. und die Berufssekretariate für die ihnen angeschlossenen Organisationen Sammlungen einleiten sollten. Über diese Aktion wurde im Kapitel VI ausführlich berichtet.

Der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes ersuchte uns, einen Vertreter zu bestimmen, der, ohne daß der I. T. F. daraus Kosten erwachsen, an einer Studienreise nach Mexiko und Nordamerika teilnehmen sollte. Genosse Robert Williams wurde darauf vom Generalrat als Delegierter bestimmt und als Zeitpunkt der Reise März oder April festgesetzt. Wegen der Verhältnisse in Deutschland beschloß aber das Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes, die Reise zu verschieben.

Später wurde es notwendig, die für die Reise bestimmte Delegiertenzahl zu verringern. Die Konferenz der Berufssekretariate vom November 1923 wählte aber Robert Williams als einen der beiden Vertreter der Sekretariate wieder.

Durch den Ausbruch der Revolution in Mexiko mußte die Reise auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden.

### **B. Internationaler Verband christlicher Fabrik-, Transport-, Nahrungs- und Genußmittelarbeiter-Verbände.**

Im Oktober 1923 fand auf Antrag obengenannter Organisation eine Besprechung mit ihrem Sekretär, Herrn F. Brussel, in unserem Büro statt. Bei dieser Unterredung äußerte sich Herr Brussel für eine Zusammenarbeit zwischen beiden Internationalen. Unsererseits wurde aber darauf hingewiesen, daß die christliche Internationale jeder Bedeutung und jeglichen Einflusses entbehre. Nachdem wir Herrn Brussel über unsere Arbeit informiert hatten, wurde vereinbart, daß uns das Sekretariat der christlichen Internationale über seine Stärke und seine Tätigkeit einen Bericht zugehen lassen sollte; der Sekretär hat aber nichts mehr von sich hören lassen.

### **C. International Seafarers' Federation.**

Während der Berichtsperiode sind mit der International Seafarers' Federation keine direkten Beziehungen unterhalten worden.

Die Hoffnung auf Vereinigung aller Seeleute innerhalb der I. T. F. ist noch unverwirklicht; es darf aber mit Befriedigung festgestellt werden, daß die übergroße Mehrzahl der früheren Mitglieder der International Seafarers' Federation sich uns angeschlossen hat, sodaß eine eigene Seeleutesektion der I. T. F. errichtet werden konnte. Man darf dabei nicht verkennen, daß die neu geschaffene Abteilung ihre eigentliche Aufgabe nur dann restlos erfüllen kann, wenn die zwischen der I. T. F. und den wenigen der I. S. F. noch angehörenden Organisationen bestehenden Gegensätze ausgeglichen sind und die Seeleute aller Länder innerhalb der I. T. F. den ihnen gebührenden Platz eingenommen haben.

#### **D. Internationales Propaganda-Komitee der revolutionären Transportarbeiter.**

Wie bereits im Mitteilungsblatt seinerzeit bekanntgegeben, fand anlässlich des Haager Friedenskongresses zwischen dem Vorsitzenden und Sekretär der I. T. F. einerseits und dem von den russischen Eisenbahnern entsandten Vertreter andererseits eine Unterredung statt, in der vereinbart wurde, in Zukunft jede persönliche oder gehässige Bekämpfung zu unterlassen und den Kampf, soweit er durch die bestehenden taktischen und prinzipiellen Gegensätze beider Richtungen bedingt ist, im Interesse einer gegenseitigen Annäherung der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Schattierungen in rein sachlicher Weise zu führen.

Die I. T. F. hat sich an dieses Versprechen gehalten. Das beweisen sämtliche ihrer Veröffentlichungen. Soweit festgestellt werden konnte, hat auch das Propagandakomitee unsere Arbeit und Taktik in anderer Weise als früher zu würdigen versucht.

Es wurde ferner ein regelrechter Austausch aller Veröffentlichungen beider Körperschaften vorgenommen.

Obwohl in manchen Ländern wegen der prinzipiellen Meinungsverschiedenheiten zwischen den vom I. P. K. beeinflussten Organisationen und den zur I. T. F. gehörigen das Verhältnis noch vieles zu wünschen übrig läßt, so ist doch die Hoffnung nicht unberechtigt, daß die schärfsten Gegensätze allmählich überbrückt und durch den Zusammenschluß aller Transportarbeiter-Organisationen zu einer weltumfassenden Internationale, die wichtigste Vorbedingung geschaffen werden wird für den geschlossenen Kampf gegen den internationalen Kapitalismus, für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder und für die endgültige Befreiung der Arbeiterklasse.

---