

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

**GESCHÄFTS- UND
KASSENBERICHT**
ÜBER DIE JAHRE 1924 UND 1925

ITF



7/10-15171

AUGUST 1926

VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM (HOLLAND)

Posten 17.

Sitzung des Generalrats in Bellinzona	f	4.201.14
Sitzungen des Exekutivkomitees in Amsterdam	»	2.891.37
Monatliche Sitzungen des holl. Ausschusses.....	»	61.80
Sitzungen des Seeleutebeirats in Amsterdam und London	»	858.72
Konferenz der Nordseehäfen in Berlin	»	260.80
Internationale Eisenbahnerkonferenz Bellinzona	»	3.068.99
Internationale Strassenbahnerkonferenz Brüssel	»	1.087.14
	f	<u>12.429.96</u>

Posten 18.

Bedarf keiner Erläuterung.

Posten 19.

Steuern, Reinigung des Büros, Licht, Heizung, Gas, Kaffee, Tee, Überwachung etc.

Posten 20.

Bedarf keiner Erläuterung.

Posten 21.

Hypothekenzins, Steuern, Reparaturen etc.

Posten 22.

Teilnahme an Kongressen der angeschlossenen Organisationen; Reisen der Sekretäre im Interesse der Aktionen angeschlossener Organisationen; Kosten für Empfang ausländischer Delegierter; Konferenzen des I.G.B. u. dgl.

Posten 23.

Gehälter und Versicherungsbeiträge für Personal und Sekretäre.

Posten 24.

Bedarf keiner näheren Erläuterung.

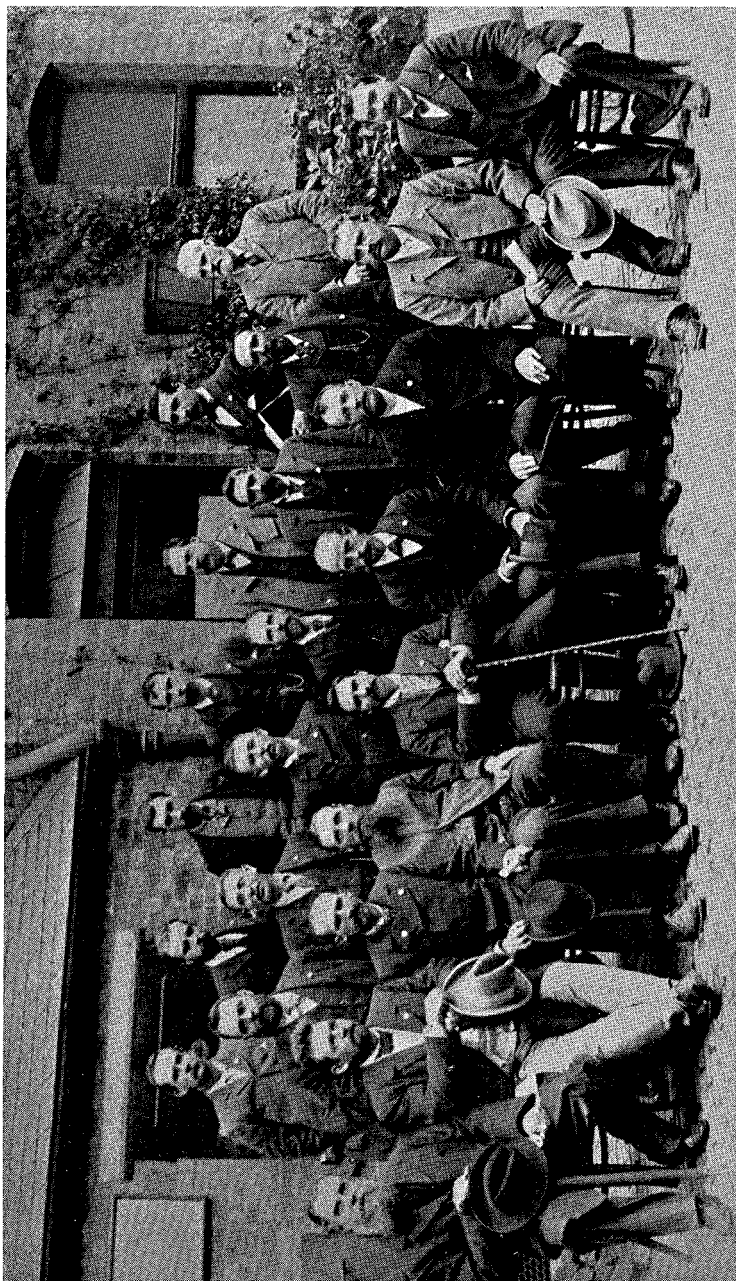
Inhalt.

Erster Teil (Geschäftsbericht).

	<i>Seite</i>
<i>Einleitung</i>	5
<i>Kapitel I: Angeschlossene Organisationen</i>	7
A. Beitritt	8
B. Austritt	10
C. Ausschluss	10
D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl	10
<small>(Tabellen und graphische Darstellungen I—XI über die Mitgliederzahl der I. T. F. und ihrer drei Berufsgruppen, die Anzahl der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen und die Anzahl der vertretenen Länder; ferner Karten über die Stärke der Eisenbahnergewerkschaften in Europa und die Verbindungen mit aussereuropäischen Organisationen.)</small>	
<i>Kapitel II: Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I. T. F.</i>	19
A. Generalrat	19
B. Exekutivkomitee	21
C. Ausschuss	21
D. Seeleutebeirat	22
E. Eisenbahnerbeirat	22
<i>Kapitel III: Das Sekretariat der I. T. F.</i>	23
A. Veröffentlichungen	24
1. Mitteilungsblatt	24
2. Pressebericht	26
3. I. T. F.-Dokumente	26
4. Kongressberichte usw.	28
B. Dokumentensammlung und Archiv	29
<i>Kapitel IV: Beziehungen zu den angeschlossenen Organisa- tionen</i>	32
A. Vertretung der I. T. F. auf Kongressen der ange- schlossenen Organisationen	32
B. Einigungsverhandlungen in der Tschechoslowakei	34
C. Einreihung der Strassenbahner in die Transportarbei- tersektion	35
	91

	<i>Seite</i>
D. Zusammenarbeit zwischen den der I. T. F. angeschlossenen englischen Organisationen	35
E. Konferenz mit den angeschlossenen französischen Organisationen	35
F. Verschmelzungsbestrebungen in Holland	36
G. Abzeichen	36
H. Das Finanzgebahren der angeschlossenen Organisationen	38
(Tabellen XII—XIV über das Beitragsverfahren, die finanziellen Mittel und die Verbandszeitungen der angeschlossenen Organisationen.)	
<i>Kapitel V: Kongresse und Konferenzen</i>	47
A. Allgemeiner Kongress in Hamburg (7. bis 12. August 1924)	47
B. Hafenarbeiterkonferenz vom 9. und 10. April 1924 in Antwerpen	48
C. Hafenarbeiterkonferenz in Berlin am 25. Februar 1925	48
D. Eisenbahnerkongress in Bellinzona (30. Juni bis 2. Juli 1925)	49
E. Internationale Seeleutekonferenz in London (12. und 13. Juli 1925)	49
F. Strassenbahnerkongress in Brüssel (18. bis 20. Juli 1925)	50
<i>Kapitel VI: Aktionen</i>	51
I. Aktionen allgemeiner Art	52
(Enthält u.a.: Verfolgung angeschlossener Organisationen, Auswirkungen des Dawesplans, Auslieferung der luxemburgischen Eisenbahnen.)	
II. Unterstützung bei Lohnbewegungen	56
(Enthält u.a.: Der Grosskampf der dänischen Arbeiterschaft und Streik der englischen Arbeiter.)	
<i>Kapitel VII: Beziehungen zu anderen Internationalen</i>	67
A. I. G. B. und Internationale Berufssekretariate	67
B. Bergarbeiter-Internationale	68
C. Internationale der Lebens- und Genussmittel-Arbeiter	68
D. Internationale Seeleute-Föderation (I. S. F.)	69
E. Internationale der Schiffsoffiziere und Maschinisten	69
F. Internationales Propaganda-Komitee der revolutionären Transportarbeiter	69
Zweiter Teil (Kassenbericht).	
<i>Revisionsbericht der Kontrollkommission</i>	73
<i>Finanzieller Bericht 1924</i>	74
<i>Finanzieller Bericht 1925</i>	83

ERSTER TEIL
GESCHÄFTSBERICHT



3. INTERNATIONALER TRANSPORTARBEITER-KONGRESS. LONDON, JUNI 1898

Einleitung.

Indem wir den angeschlossenen Organisationen den Geschäfts- und Kassenbericht über die Jahre 1924 und 1925 unterbreiten, möchten wir daran erinnern, dass ein auf dem Internationalen Kongress 1924 in Hamburg gestellter Antrag auf Herausgabe eines internationalen Jahrbuches zurückgezogen wurde, weil man allgemein der Auffassung war, dass die Geschäfts- und Kassenberichte der I. T. F. sich im wesentlichen bereits auf die in einem Jahrbuch behandelten Gegenstände erstrecken. Wir haben uns deshalb in bezug auf die Einteilung an frühere Ausgaben gehalten. Neu hinzugekommen sind lediglich Angaben über das Finanzgebahren der Verbände.

In diesen Tagen jährt sich zum 30. Male der Tag, an dem die ersten Anstalten zur Gründung der internationalen Organisation der Transportarbeiter, der heutigen Internationalen Transportarbeiter-Föderation, getroffen wurden. Wir hätten in diesem Berichte gerne ein Lichtbild der Gründungsversammlung aufgenommen; es gelang uns aber nicht, ein solches zu beschaffen. Das nummehr im Bericht enthaltene Bild stellt die 3., in 1898 zu London abgehaltene internationale Konferenz der Transportarbeiter dar.

Die Ueberlebenden der Männer, welche vor 30 Jahren den Grundstein der Internationalen Transportarbeiter-Föderation legten, können heute feststellen, dass ihre kühnen Hoffnungen bezüglich des Entwicklungsganges dieser Organisation in mancher Hinsicht in Erfüllung gegangen sind. Die I. T. F. steht nicht nur zahlenmässig an erster Stelle unter den internationalen Berufssekretariaten — ihre Mitgliederzahl beträgt 1/6. derjenigen des Internationalen Gewerkschaftsbundes —, sie zählt auch weit mehr in ihr vertretene Länder als jede andere Internationale. Besonders sei hier erwähnt, dass die Zahl der aussereuropäischen Gewerkschaften während der Berichtsjahre eine ganz erhebliche Zunahme erfahren hat.

Die I. T. F. hat in den verflossenen zwei Jahren alles mögliche getan, um die Interessen der Transportarbeiter aller Länder zu vertreten und auf Verbesserung oder Beibehaltung ihrer wirtschaftlichen Lage gerichtete Bestrebungen zu unterstützen; sie ist sogar für andere Arbeitergruppen in die Bresche gesprun-

gen. Die nachstehenden Seiten mögen hiervon Zeugnis ablegen.

Wenngleich wir hoffen, dass die vollbrachte Arbeit Befriedigung auslösen wird, möchten wir doch darauf hinweisen, dass die I. T. F. als internationale Interessenvertreterin der Transportarbeiter noch in den Anfängen ihrer Aufgabe steht und dass ein systematischer Ausbau sowohl nach aussen wie nach innen unerlässlich ist. Dies hat zunächst durch den Anschluss der noch ausserhalb stehenden Organisationen und durch Stärkung der Mitgliedsverbände zu geschehen. Daneben muss versucht werden, den Tätigkeitsbereich des Sekretariats zu vergrössern und durch ein planmässiges Vorgehen besonders bei Arbeitskonflikten die zur Wahrung der Interessen der Transportarbeiter notwendigen Garantien zu schaffen.

Die allgemeine Weltlage lässt heute einen Optimismus hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Dinge als unangebracht erscheinen. Die Aussichten auf Besserung der sozialen und politischen Zustände haben sich seit dem Hamburger Kongresse eher verschlechtert als gebessert und es hat den Anschein, als ob bereits auf früheren Kongressen der I.T.F. geäusserte Befürchtungen sich bewahrheiten sollten. Während es in den ersten Nachkriegsjahren vor allem die „besiegten“ Völker waren, die, z.B. durch Entstaatlichung der Eisenbahnen in grösserem Masse als früher, dem internationalen Kapital zinspflichtig gemacht wurden, kommen jetzt auch die sog. Siegerstaaten an die Reihe. Das werktätige Volk wird durch die Reaktion, den Faschismus in seinen mannigfaltigen Formen, politisch unterdrückt und gerät durch den Valutenschwindel immer mehr in Not und Elend.

Die Arbeiterklasse kann aus dem grossen schweren Kampfe gegen die Verschlechterung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse nur dann siegreich hervorgehen, wenn ein möglichst enger nationaler und internationaler gewerkschaftlicher Zusammenschluss erfolgt und dessen Träger, die nationalen und internationalen Organisationen, einheitlich und zielbewusst vorgehen. Die I. T. F. hat die Voraussetzungen dazu geschaffen; an ihr liegt es nun, in den kommenden Jahren zu zeigen, ob sie unter Weiterverfolgung der vorgezeichneten Linie ihrer Aufgabe gewachsen sein wird.

Kapitel I.

Angeschlossene Organisationen.

Am 1. Januar 1926 umfasste die I. T. F. 83 Organisationen in 35 Ländern mit 2.140.123 Mitgliedern, am 1. Januar 1925 72 (56) Organisationen aus 32 (26) Ländern mit 1.958.617 (2.035.958) Mitgliedern. Die zwischen Klammern aufgeführten Zahlen beziehen sich auf den 1. Januar 1924. Für eine Beurteilung der innerhalb der einzelnen Organisationen und Sektionen eingetretenen Änderungen sei auf das Ziffernmateriale verwiesen, das in den Tabellen I bis IV verarbeitet worden ist.

Obwohl dies angesichts der beschränkteren Ausdehnungsmöglichkeit kaum zu erwarten war, haben sich in der abgelauenen Berichtsperiode weit mehr Organisationen zum Anschluss gemeldet als während der vorangegangenen. Im Jahre 1924 traten 9, im Jahre 1925 nicht weniger als 22 Organisationen der I. T. F. bei. Allerdings sind in der letzten Anzahl die 5 Organisationen enthalten, die sich infolge des Austritts der englischen „National Transport Workers' Federation“ direkt der I. T. F. angeschlossen haben. Aber auch abgesehen davon ist der Zuwachs ein sehr erfreulicher, umsomehr als weitere Anchlüsse aussereuropäischer Organisationen zu verzeichnen sind (Australien, Brasilien, Britisch-Indien, Niederländisch-Indien und Teneriffa). Wir sind ständig bestrebt, die Organisationen aller Weltteile von der Notwendigkeit des internationalen Zusammenschlusses zu durchdringen. Während in Europa fast alle für den Anschluss in Betracht kommenden Organisationen zur I. T. F. gehören, sind die Verbindungen mit den amerikanischen und australischen Verbänden immer reger und das Verhältnis zu den afrikanischen und asiatischen Organisationen stets lebhafter geworden, sodass wir binnen kurzem den Anschluss verschiedener wichtiger Organisationen erwarten dürfen. Durch geeignete Propaganda und Vermehrung der Tätigkeit auf jedem Gebiete muss es die I. T. F. jeder Organisation der Transport- und Verkehrsarbeiter zur moralischen Pflicht machen, sich ihr anzuschließen.

Vor einigen Jahren stand die I.T.F. unter den internationalen

Berufssekretariaten, was Mitgliederstand anbetrifft, an dritter Stelle. Jetzt ist sie an die erste Stelle gerückt. In bezug auf die Anzahl der in ihr vertretenen Länder nahm sie auch früher schon den ersten Platz ein.

Ausserordentlich grosser Wert wurde und wird dem Anschluss der nordamerikanischen Organisationen beigemessen. In Ausführung des Wiener Kongressbeschlusses plant das Exekutivkomitee und Generalrat die Entsendung einer Delegation nach den Vereinigten Staaten, über welche Angelegenheit ein umfangreicher Briefwechsel mit führenden Kollegen in diesem Lande stattfand. Die amerikanischen Kollegen hatten bereits alle Vorbereitungen getroffen, um die Delegation in gebührender Weise zu empfangen; im Zusammenhang mit drohenden Arbeitskonflikten in einigen europäischen Staaten konnten jedoch verschiedene Kollegen im letzten Augenblick nicht abkommen, wodurch wir genötigt waren, die Reise zu verschieben. Voraussichtlich wird sie spätestens im Jahre 1927 unternommen. Der Frage des Anschlusses der Organisationen im Orient hat das Sekretariat erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Es sind auch einige Anschlüsse in Britisch- und Niederländisch-Indien zustande gekommen. Unsere Verbindungen mit den chinesischen und japanischen Organisationen sind reger geworden. Sobald der Anschluss einer Anzahl von Verbänden aus diesem Weltteil erfolgt, kann der Beschluss des Hamburger Kongresses (Errichtung eines besonderen Sekretariats) zur Ausführung gelangen. In bezug auf den nahen Osten ist die Vermittlung unserer Kollegen in Palästina und des I. G. B. in Anspruch genommen worden, jedoch vorläufig ohne Erfolg. Die Entsendung einer Deputation nach diesen Ländern musste wegen der damit verbundenen Kosten unterbleiben.

A. Beitritt.

1924.

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

Britisch-Indien: East Bengal Railway Indian Employees' Association (Eisenbahnverband in Ostbengalen).

Finnland: Suomen Kuljetustyöläisten Liitto (Transportarbeiter).

Grossbritannien: Transport and General Workers' Union (Allgemeiner Gewerkschaftsverband);
The Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland (Eisenbahngestellte).

Italien: Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner).

Niederländisch-Indien: Vereeniging van Middelbaar Spoor- en Tramwegpersoneel in Ned.-Indië (Eisen- und Strassenbahngestellte).

Norwegen: Jernbanenes Kontorpersonales Forbund. (Eisenbahngestellte).

Tschechoslowakei: Svaz československých námořníků a Plavců v Praze (Binnenschiffer und Seeleute).

1925.

Brasilien: Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas (Kutscher etc.).

Dänemark: Dansk Lokomotivmands Forening (Lokomotivpersonal).

Estland: Eesti Raudteelaste Liit (Eisenbahner).

Finnland: Suomen Rautatieläisten Ammattiliitto (Eisenbahner).

Griechenland: Fédération Panhellénique des Cheminots (Eisenbahner).

Grossbritannien: National Union of Distributive and Allied Workers (Transportarbeiter bei den Konsumvereinen).
Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union (Kohlenarbeiter dieser Häfen).

Amalgamated Marine Workers' Union (Vereinigter Seemannsverband).

National Sailors' and Firemen's Union (Matrosen und Heizer).

National Union of Enginemen, Firemen, Mechanics and Electrical Workers (Maschinenwärter etc.).

Italien: Sindacato Trasporti Secondari (Kleinbahner etc.).
Unione Lavoratori Portuari Italiani (Hafenarbeiter).

Polen: Związek Zawodowy Pracowników Tramwajowych Polski (Strassenbahner).

Portugal: Federação Nacional dos Trabalhadores Marítimos e Fluviais (Seeleute und Hafenarbeiter).

Schweden: Svenska Sjömans-Unionen (Matrosen).
Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer).

Spanien: Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos de Vigo (Bedienungspersonal auf See).

Teneriffa: Federación Obrera de Tenerife (Gewerkschaftsverband).

Tschechoslowakei: Federace Strojvůdců v čsl. Republice (Lokomotivführer).
Svaz řidičů automobilů (Kraftfahrer).

Im Jahre 1926 haben sich noch per 1. Januar 1926 angeschlossen:

Britisch-Indien: All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahnerföderation).

Lettland: Verband der Strassenbahner Rigas.

B. Austritt.

Am 1. Juli 1925 ist die „National Transport Workers' Federation“ ausgetreten; sie empfahl ihren angeschlossenen Organisationen, sich direkt der I. T. F. anzuschliessen. Dieser Empfehlung sind 2 von 7 Organisationen nicht nachgekommen, was für die I. T. F. einen Mitgliederverlust von 14.000 bedeutete. Die „Union of Enginemen etc.“ trat wohl der I. T. F. bei, verschmolz sich aber per 1. Januar 1926 mit der „Transport & General Workers' Union“.

Die „National Transport Workers' Federation“ gehörte einmal zu den wichtigsten I. T. F.-Organisationen. Die Verschmelzungsbestrebungen innerhalb der britischen Transportarbeiterbewegung führten jedoch zur Gründung einer zentralistisch aufgebauten Organisation (Transport and General Workers' Union), in der sich 18 Verbände zusammenschlossen und deren Mitgliederstand bald 300.000 überschritt. Der Austritt der T. & G. W. U. aus der N. T. W. F. führte praktisch zur Auflösung der letzteren. Am 1. Mai 1924 fand die Neugründung der N. T. W. F. statt, während die T. & G. W. U. sich direkt der I. T. F. anschloss. Die neugebildete Föderation umfasste 100.000 Mitglieder, davon 60.000 der National Sailors' and Firemen's Union.

Obwohl wir den Austritt der N. T. W. F., die so lange mit der I. T. F. verbunden war, bedauern, ist andererseits der Fortschritt der Verschmelzungsidee zu begrüßen.

C. Ausschluss.

Das Exekutivkomitee sah sich zu seinem Leidwesen gezwungen, den „Svazu Zaměstnanců skladičnických a dopravních“ (tschechischer Transportarbeiterverband) auszuschliessen, weil er keine Beiträge an die I. T. F. entrichtete. Da auch im übrigen die Verbindungen mit diesem Verband alles zu wünschen übrig liessen, sind keine weiteren Versuche unternommen worden, diesen Verband in der I. T. F. zu behalten.

D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl.

Nachstehend eine Übersicht über die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl am Anfang der Jahre 1919 bis 1926. Es ist nicht verwunderlich, dass es unter den 83 angeschlos-

senen Organisationen welche gegeben hat, die trotz wiederholter Mahnung den Fragebogen über den Mitgliederstand am 1. Januar 1926 nicht ausgefüllt haben, sodass veraltete Angaben verwendet werden mussten. Es gab auch solche, die den Fragebogen nur teilweise beantwortet haben. Hoffentlich werden die angeschlossenen Organisationen die nötigen Massnahmen treffen, um ihre Statistik unseren Bedürfnissen so anzupassen, dass uns die Auskünfte, um die wir zwecks Aufstellung internationaler Vergleiche bitten, nicht nur zeitig, sondern auch vollständig verschafft werden können.

Bei Durchsicht der Tabelle I lässt sich die Behauptung aufstellen, dass die Periode des Niederganges im allgemeinen vorbei ist und dass die Organisationen in den meisten Ländern wieder an Boden gewinnen. Besonders das Jahr 1925 bietet ein hoffnungsvolleres Bild als die vier vorangegangenen Jahre. Durch Neuanschlüsse bei der I.T.F. stieg die Mitgliederzahl im Jahre 1924 um 129.641, während die bereits angeschlossenen Verbände 213.883 Mitglieder verloren. Das Jahr 1925 brachte in der Form von Neuanschlüssen eine Zunahme von 72.445 Mitgliedern, aber auch die Mitgliederzahl der bereits angeschlossenen Organisationen vermehrte sich, und zwar um 167.511. Bei dieser Berechnung sind die Organisationen, die aus der I. T. F. ausgeschieden sind sowie die italienischen Verbände nicht berücksichtigt.

Die Entwicklung der I. T. F. seit ihrer Wiedererrichtung nach dem Kriege geht aus folgenden Zahlen hervor:

Datum	Anzahl angeschlossene Organisationen	Anzahl angeschlossene Länder	Mitgliederzahl
1. April 1919	12	7	746.483
1. Januar 1920	14	8	1.573.927
1. Januar 1921	32	16	2.691.763
1. Januar 1922	35	17	2.352.610
1. Januar 1923	45	22	2.189.974
1. Januar 1924	56	26	2.035.958
1. Januar 1925	72	32	1.958.617
1. Januar 1926	83	35	2.140.123

I. Die Mitgliederzahlen der angeschlossenen Organisationen während der Jahre 1919 bis 1926.

LAND	ORGANISATION	April 1919	1. Januar 1920	1. Januar 1921	1. Januar 1922	1. Januar 1923	1. Januar 1924	1. Januar 1925	1. Januar 1926
Argentinien	Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahnerföderation): 1) „La Fraternidad“, Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras (Lokomotivpersonal)..... 2) Unión Ferroviaria (Eisenbahner)..... Federación Obrera Marítima (Seeleute).....	—	—	—	—	13.000	13.500	13.800	14.000
Australien	Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Bedienungspersonal auf See).....	—	—	—	—	—	—	2.000*	2.000
Brasilien...	Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas (Kutscher, u.s.w.)	—	—	—	—	—	—	8.336*	8.336
Belgien....	Belgische Transportarbeiterbund..... Syndicat National du Personnel des Ch. de F. P. T. M. (Eisenbahner).....	15.000	24.000	30.000	30.000	25.000	24.800	24.514	23.667
Bulgarien..	Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Kleinbahner und Strassenbahner)	—	—	—	836	1.410	8.000	5.280	4.386
Dänemark..	Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner) Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)..... Dansk Lokomotivmandsforening..... Dansk Transportarbejderforbund.....	—	—	—	10.085*	9.830	9.694	9.532	9.292
		—	—	3.200	(Vereinigte sich 1921 mit dem Dansk Arbejdsmandsforbund)	—	—	—	1.970*
Deutschland	Dansk Arbejdsmandsforbund (Gewerkschaftsverband)..... Se-Fyrbødernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer).....	—	—	—	21.576	20.497	20.497	20.497	27.096
	Deutscher Verkehrsband..... Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	191.000	550.000	582.000	567.447	492.053	368.240	254.275	289.455
Estland....	Eesti Raudteelaste Liit (Eisenbahner).....	69.006	420.000	503.000	450.500	440.000	200.000	200.000	198.000
Finnland...	Suomen Kuljetustyöläisten Liitto (Transportarb.) Suomen Rautatieläisten Ammattiliitto (Eisenbahner).....	—	—	—	—	—	—	—	1.940*
	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner).....	4.000	5.000	5.014	(Zeitweilig ausgetreten 1921)	—	—	5.413*	5.181
Frankreich..	Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)..... Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie (Hafenarbeiter)..... Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute).....	—	—	—	—	—	—	—	115*
	Union panhellenique des Ouvriers du Transport (Transportarbeiter)..... Fédération panhellenique des Cheminots (Eisenbahner).....	—	—	—	36.000	27.500	35.000	34.754	50.000
Griechenland		—	31.000	100.000*	20.000	15.360	12.450	15.650	15.040
		—	—	48.000*	12.000	12.000	12.000	10.000	10.511
		—	—	—	—	10.000*	10.000	10.000	10.000
		—	—	Aufgelöst 1921	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	10.000	10.000

	40000*	59.400	57.888	56.459	55.937	50.553
Schweiz.....	—	—	—	—	—	—
Schweizerischer Eisenbahnverband.....	—	—	—	—	—	—
Verband der Handels-, Transport- und Lebens- mittelarbeiter der Schweiz.....	—	—	—	—	—	—
Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner) „La Velocidad“ (Chauffeurverband in Madrid)	2.880*	2.223	2.250	1.834	1.850	1.865
Unión General de Obreros del Transporte (Transportarbeiter).....	—	8.000*	6.000	6.000	8.000	12.361
Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos de Vigo (Bedienungspersonal auf See).....	—	—	2.500*	2.700	3.200	— ⁶
Federación Obrera de Tenerife (Gewerkschafts- verband).....	—	—	—	—	—	8.000 ¹
Unie Železničnických Zaměstnanců V Československé Republice (Tschechische Eisenbahner).....	66.598*	55.800	45.157	38.250	31.143	41.100
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Eisenbahner).....	28.660*	25.274	23.026	18.894	18.259	17.628
Föderation der Lokomotivführer.....	—	—	—	—	—	6.200
Internationaler Verband der Handels-, Trans- port- und Verkehrsarbeiter- und Arbeiter- innen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Transportarbeiter).....	10.000*	7.012	6.211	5.068	5.006	4.968
Svazu zaměstnanců skladních a dopravních v republice Československé (Tschechische Transportarbeiter).....	—	—	—	1.460*	1.460	Ausgeschlos- sen Ende 1925
Svaz řidičů automobilů (Kraftfahrer).....	—	—	—	—	1.950*	1.643
Svaz Československých námořníků a Plavců v Praze (Binnenschiffer und Seeleute).....	—	—	—	—	600*	800
Freie Vereinigung ungarischer Eisenbahner..	—	—	5.000	2.019	2.235	2.235
Verband des Strassenbahn- und Lokalbahn- personals.....	—	—	—	—	1.300*	1.300
Verband der ungarischen Transport- und Ver- kehrsarbeiter.....	—	—	5.500*	4.500	3.800	2.380
International Longshoremen's Association (Ha- fenarbeiter).....	—	—	—	40.000*	33.415	20.000
Total	746.482	1.573.927	2.189.974	2.035.958	1.958.617	2.140.123

* Im Laufe des Vorjahres, aber nach dem 1. Januar beigetreten.

¹ Schätzungsweise.

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

³ Es können keine genaueren Zahlen angegeben werden, da die uns angeschlossenen Organisationen durch die Fasziisten in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden.

⁴ Verschiedene Eisenbahner-Organisationen, darunter auch die uns bereits angeschlossene Savez Željezničara Jugoslavije haben sich zu einer Organisation, der *Ujedinjeni Savez železničarjev Jugoslavije* verschmolzen, die der I. T. F. beiträt.

⁵ Laut nachträglicher Meldung zählte der Verband 5325 Mitglieder.

⁶ „La Velocidad“, Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid hat sich mit der noch nicht angeschlossenen Unión General de Conductores de Carruajes y Similares verschmolzen. Die neue Organisation welche sich *Unión General de Obreros del Transporte* bezeichnet, schloss sich der I. T. F. an.

II. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1923-1926, nach Berufsgruppen geordnet.

Eisenbahner.

LAND	1923	1924	1925	1926	1926	
					Lokomotivpersonal	Aufsichts- und Verwaltungspersonal
Argentinien.....	13.000	43.500	49.300	50.000	13.975	*—
Belgien.....	59.400	53.500	51.800	54.940	*—	15.500
Britisch-Indien...	—	—	8.513	64.513	*—	*—
Bulgarien.....	1.410	7.800	5.200	4.386	*—	500
Dänemark.....	9.830	9.694	9.532	11.262	1.970	*—
Deutschland.....	440.000	200.000	200.000	198.000	2.200	12.500
Estland.....	—	—	—	1.940	248	458
Finnland.....	—	—	—	115	—	—
Frankreich.....	27.500	35.000	34.754	50.000	*—	2.500
Griechenland.....	—	—	10.000	10.000	—	—
Grossbritannien..	300.000	423.230	427.500	504.130	80.000	80.130
Holland.....	18.142	17.096	15.222	15.170	2.875	856
Irland.....	2.000	2.000	1.000	1.000	—	—
Italien.....	—	—	9.850	—	—	—
Jugoslawien.....	2.584	1.030	534	3.010	92	201
Kanada.....	—	10.000	10.000	10.000	—	4.000
Lettland.....	3.000	1.691	2.961	4.559	110	24
Luxemburg.....	5.700	4.920	4.920	4.750	430	125
Nied.-Indien.....	—	—	2.275	2.611	*—	*—
Norwegen.....	6.684	6.684	8.431	7.993	1.453	2.040
Österreich.....	110.708	80.000	84.959	86.399	12.160	8.070
Palästina.....	—	500	671	835	—	—
Polen.....	67.000	69.930	58.000	58.209	9.000	2.000
Schweden.....	40.615	38.813	39.432	39.772	4.912	2.500
Schweiz.....	37.888	36.239	35.937	35.033	2.896	5.500
Spanien.....	6.000	6.000	8.000	12.361	*—	*—
Tschechoslowakei.	68.183	57.144	49.402	64.928	6.200	3.500
Ungarn.....	5.000	2.019	2.235	2.235	—	—
	1.224.644	1.106.790	1.130.428	1.298.151	—	—

*) Angaben fehlen.

III. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1923-1926, nach Berufsgruppen geordnet.
Transportarbeiter.

LAND	GESAMTSUMME						1926					
	1923	1924	1925	1926	Hafen- arbeiter	Strassen- und Klein- bahner	Kraft- fahrer	Binnen- schiffer	Kutscher und Fuhr- leute	Speicherei- und Lagerhaus- arbeiter	Luft- fahrt- personal	Sonstige Berufs- gruppen
Belgien	21.750	34.300	33.014	32.547	19.267	11.000	—	520	—	—	60	1.700
Brasilien	—	—	8.336	8.336	—	—	—	—	8.336	—	—	—
Bulgarien	—	200	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	20.497	20.497	20.497	27.096	8.178	—	4.455	—	5.280	8.300	—	883
Deutschland	479.196	355.094	245.473	281.155	25.001	39.211	21.622	11.330	36.715 ¹⁾	—	277	146.999
Finnland	—	—	4.000	5.022	2.500	88	285	50	350	512	—	1.237
Frankreich	27.360	24.450	25.650	25.551	8.657	12.725	1.220	728	1.317	—	—	904
Grossbritannien	228.000	277.633	197.000	204.700	87.700	60.000 ²⁾	—	7.000	35.000 ³⁾	—	—	15.000
Holland	20.562	19.275	19.942	21.691	4.794	3.877	1.372	3.349	716	3.685	—	3.898
Irland	11.750	11.750	10.000	8.500*	5.000	250	2.500	—	—	—	—	750
Island	—	650	650	650	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	15.000	15.000	20.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lettland	—	50	—	420	—	420	—	—	—	—	—	—
Luxemburg	—	280	280	280	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen	5.378	4.836	5.199	4.619	3.000	—	1.200 ⁴⁾	—	—	—	—	419
Österreich	47.211	36.290	38.889	40.232	416	12.170	2.583	1.888	1.853	1.431	—	19.891
Polen	—	—	4.100	4.100*	—	4.100	—	—	—	—	—	—
Portugal	—	—	3.300*	3.300*	3.300	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien	—	4.242	3.672	3.805	2.427	—	—	—	1.378	—	—	—
Schweden	11.594	13.290	15.402	16.130	7.000	1.500	630	1.240	2.200	1.625	—	3.435
Schweiz	2.250	1.834	1.850	3.365	—	—	750	—	720	80	—	315
Spanien	2.500	2.700	3.200	3.000	—	—	3.200	—	—	—	—	4.800
Teneriffa	—	—	—	500	500	—	—	—	—	—	—	—
Tschechoslowakei	6.211	6.528	9.016	7.411	107	792	1.757	865	866	—	—	3.024
Ungarn	5.500	5.688	5.100	3.680	230	1.300	52	—	1.042	436	—	620
Vereinigte Staaten	—	40.000	33.415	20.000	20.000	—	—	—	—	—	—	—
Gesamt	904.759	874.587	704.765	731.090	198.727	147.713	41.626	26.970	95.773	16.069	337	203.875

1) Einschliesslich Speicherei- und Lagerhausarbeiter. 2) Einschliesslich Kraftwagenführer. 3) Einschliesslich Lastkraftwagenführer. 4) Einschliesslich Kutscher, Fuhrleute, Lagerhausarbeiter etc. * Ungefähre Angaben.

**IV. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1923-1926.
nach Berufsgruppen geordnet.**

Seeleute.

Länder	1923	1924	1925	1926	1926			
					Deck- per- sonal	Ma- schinen- per- sonal	Bedie- nungs- per- sonal	Vertei- lung unbe- kannt
Argentinien	—	10.900	10.900	5.000*	—	—	—	5.000
Australien	—	—	2.000	2.000	—	—	2.000	—
Belgien	3.250	4.000	3.700	3.180	—	—	—	3.180
Dänemark	1.500	2.000	2.000	2.000	—	2.000	—	—
Deutschland	12.857	13.146	8.802	8.300	3.643	2.158	2.406	93 ¹⁾
Finnland	—	—	1.413	159	—	—	—	159
Frankreich	10.000	10.000	10.000	10.000	—	—	—	10.000
Grossbritannien	12.000	8.000	68.000	62.980	—	—	—	62.980
Holland	2.150	2.050	1.850	2.286	1.393 ²⁾	—	201	692 ⁴⁾
Irland	1.000	1.000	1.000	500*)	—	—	—	500
Island	—	600	1.043	1.260	1.050	150	60	—
Italien	10.000	—	—	—	—	—	—	—
Jugoslawien	4.800	500	500	500*)	—	—	—	500
Lettland	1.014	273	2.369	350	136	150	26	38 ⁵⁾
Norwegen	2.000	2.000	2.000	3.000	1.500	1.500	—	—
Portugal	—	—	—	2.000*)	—	—	—	2.000
Rumänien	—	—	283	150	—	—	—	—
Schweden	—	—	7.354	7.007 ³⁾	—	2.932	—	4.075
Spanien	—	—	210	210	—	—	210	—
Ungarn	—	112	—	—	—	—	—	—
	60.571	54.581	123.424	110.882	7.872	8.890	4.903	89.217

1) Lotsen.

2) Maschinenpersonal einbegriffen.

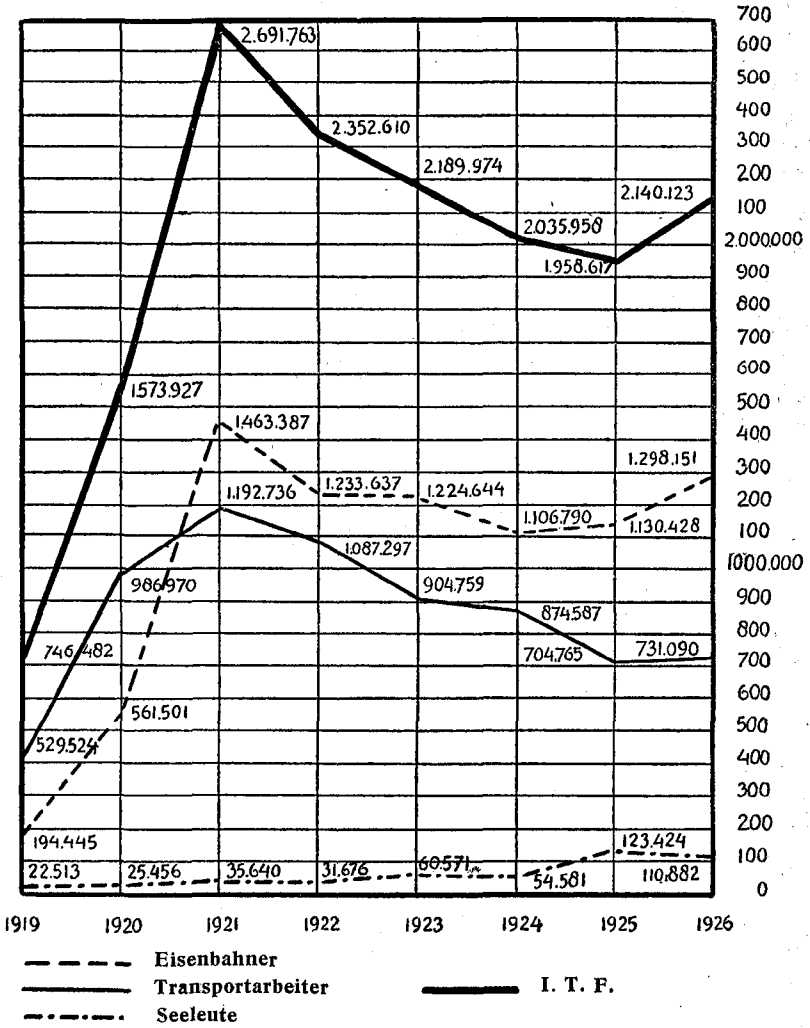
3) Binnenschiffer nicht einbegriffen.

4) Fischer.

5) Offiziere.

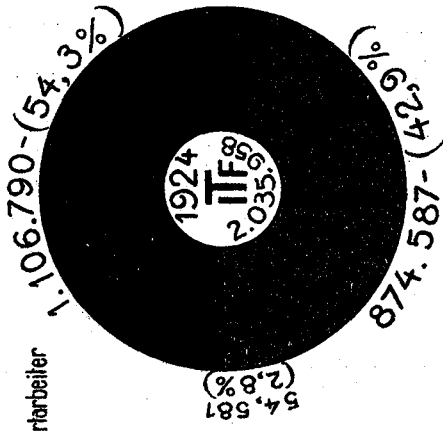
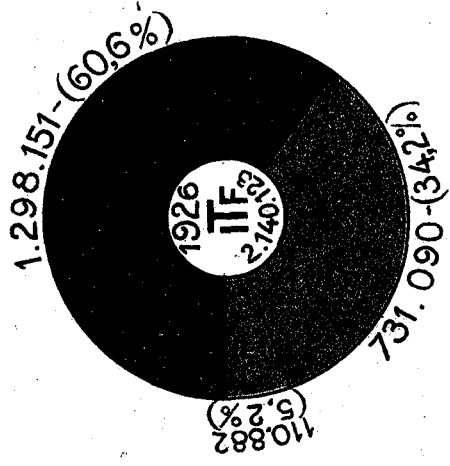
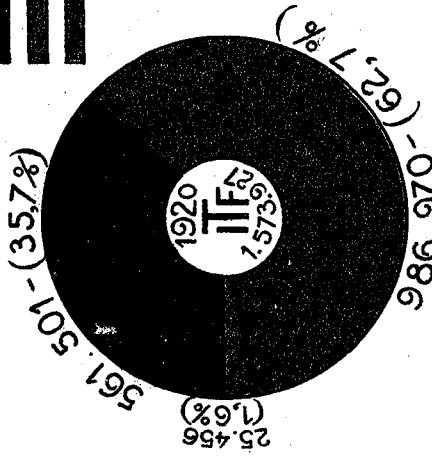
*) Ungefähre Angaben.

V. Graphische Darstellung über die Mitgliederzahl der I. T. F. und ihrer drei Berufsgruppen in den Jahren 1919 bis 1926.



VI

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



VII. Die in den Jahren 1919 bis 1926 innerhalb der drei Berufsgruppen vertretenen Länder.
a) Eisenbahner.

Anfang

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland
Österreich	Österreich	Österreich	Österreich	Österreich	Österreich	Österreich	Österreich
Schweden	Schweden	Schweden	Schweden	Schweden	Schweden	Schweden	Schweden
		Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien	Belgien
		Frankreich	Frankreich	Frankreich	Frankreich	Frankreich	Frankreich
		Grossbritannien	Grossbritannien	Grossbritannien	Grossbritannien	Grossbritannien	Grossbritannien
			Irland	Irland	Irland	Irland	Irland
			Bulgarien	Bulgarien	Bulgarien	Bulgarien	Bulgarien
			Luxemburg	Luxemburg	Luxemburg	Luxemburg	Luxemburg
			Norwegen	Norwegen	Norwegen	Norwegen	Norwegen
			2 Organisationen	2 Organisationen	2 Organisationen	3 Organisationen	3 Organisationen
			Schweiz	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Schweiz
			Tschechoslowakei	Tschechoslowakei	Tschechoslowakei	Tschechoslowakei	Tschechoslowakei
			2 Organisationen	2 Organisationen	2 Organisationen	2 Organisationen	3 Organisationen
			Jugoslawien	Jugoslawien	Jugoslawien	Jugoslawien	Jugoslawien
			Spanien	Spanien	Spanien	Spanien	Spanien
			Dänemark	Dänemark	Dänemark	Dänemark	Dänemark
				Argentinien	Argentinien	Argentinien	Argentinien
				Ungarn	Ungarn	Ungarn	Ungarn
				Polen	Polen	Polen	Polen
				Lettland	Lettland	Lettland	Lettland
				Kanada	Kanada	Kanada	Kanada
				Palästina	Palästina	Palästina	Palästina
					Niederl.-Indien	Niederl.-Indien	Niederl.-Indien
					Britisch-Indien	Britisch-Indien	Britisch-Indien
					2 Organisationen	2 Organisationen	2 Organisationen
					Griechenland	Griechenland	Griechenland
					Italien	Italien	Italien
						Estland	Estland
						Finnland	Finnland

b) Transportarbeiter.

Anfang

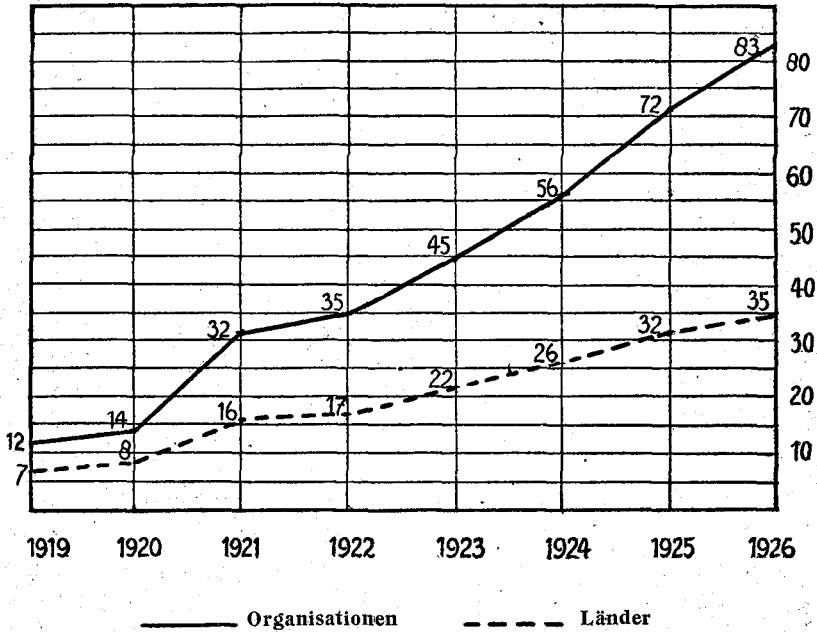
1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Belgien Deutschland Grossbritannien Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Griechenland Norwegen	Belgien Deutschland Grossbritannien Finnland Holland 2 Organisationen Österreich Schweden Griechenland Norwegen	Belgien Deutschland Grossbritannien Finnland 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 Spanien	Belgien Deutschland Grossbritannien Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei 2 Organisationen Italien Ungarn Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigte Staaten	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei 4 Organisationen Italien 2 Organisationen Ungarn 2 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigte Staaten Brasilien Finnland Polen	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien 3 Organisationen Holland Österreich Schweden Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz Tschechoslowakei 3 Organisationen Italien 3 Organisationen Ungarn 2 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Vereinigte Staaten Brasilien Finnland Polen Lettland Portugal Teneriffa

c) Seeleute.

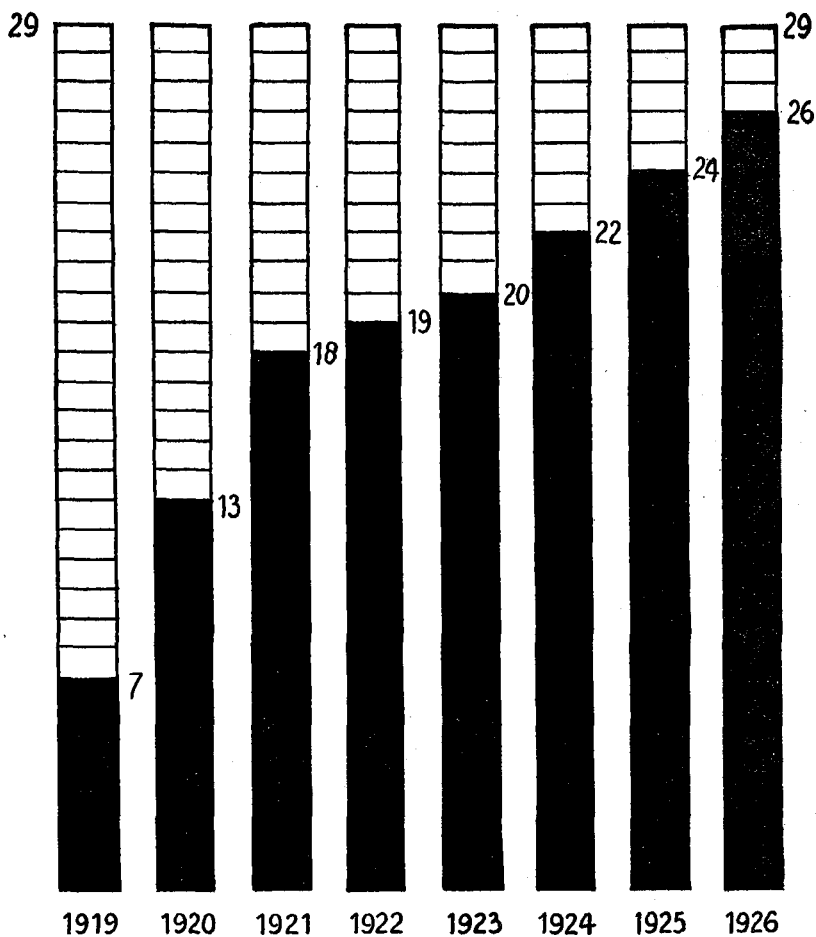
Anfang

1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien
Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland	Holland
Irland	Irland	Irland	Irland	Irland	Irland	Irland	Irland
Norwegen 2 Organisationen	Norwegen 2 Organisationen	Norwegen 2 Organisationen	Norwegen 2 Organisationen	Norwegen 2 Organisationen	Norwegen 2 Organisationen	Norwegen	Norwegen
		Dänemark	Dänemark	Dänemark	Dänemark	Dänemark	Dänemark
		Italien					
		Lettland		Lettland	Lettland	Lettland	Lettland
		Frankreich		Frankreich	Frankreich	Frankreich	Frankreich
		Jugoslawien		Jugoslawien	Jugoslawien	Jugoslawien	Jugoslawien
				Island	Island	Island	Island
				Argentinien	Argentinien	Argentinien	Argentinien
				Australien	Australien	Australien	Australien
				Finnland	Finnland	Finnland	Finnland
				Spanien	Spanien	Spanien	Spanien
				Schweden 2 Organisationen	Schweden 2 Organisationen	Schweden 2 Organisationen	Schweden 2 Organisationen
				Portugal	Portugal	Portugal	Portugal
				Rumänien			Rumänien

VIII. Graphische Darstellung über die Anzahl der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen sowie über die Anzahl der vertretenen Länder in den Jahren 1919 bis 1926.



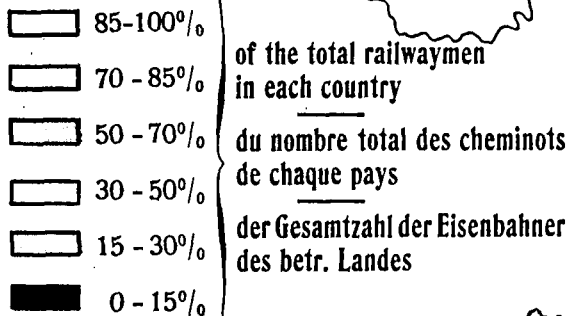
IX. Graphische Darstellung über die Anzahl der innerhalb der I. T. F. vertretenen europäischen Länder in den Jahren 1919 bis 1926.



Wie aus dieser Zeichnung hervorgeht, gibt es nur noch 3 europäische Länder, deren Transportarbeiter-Organisationen nicht der I.T.F. angehören. Es sind dies: Litauen, Russland und die Türkei.

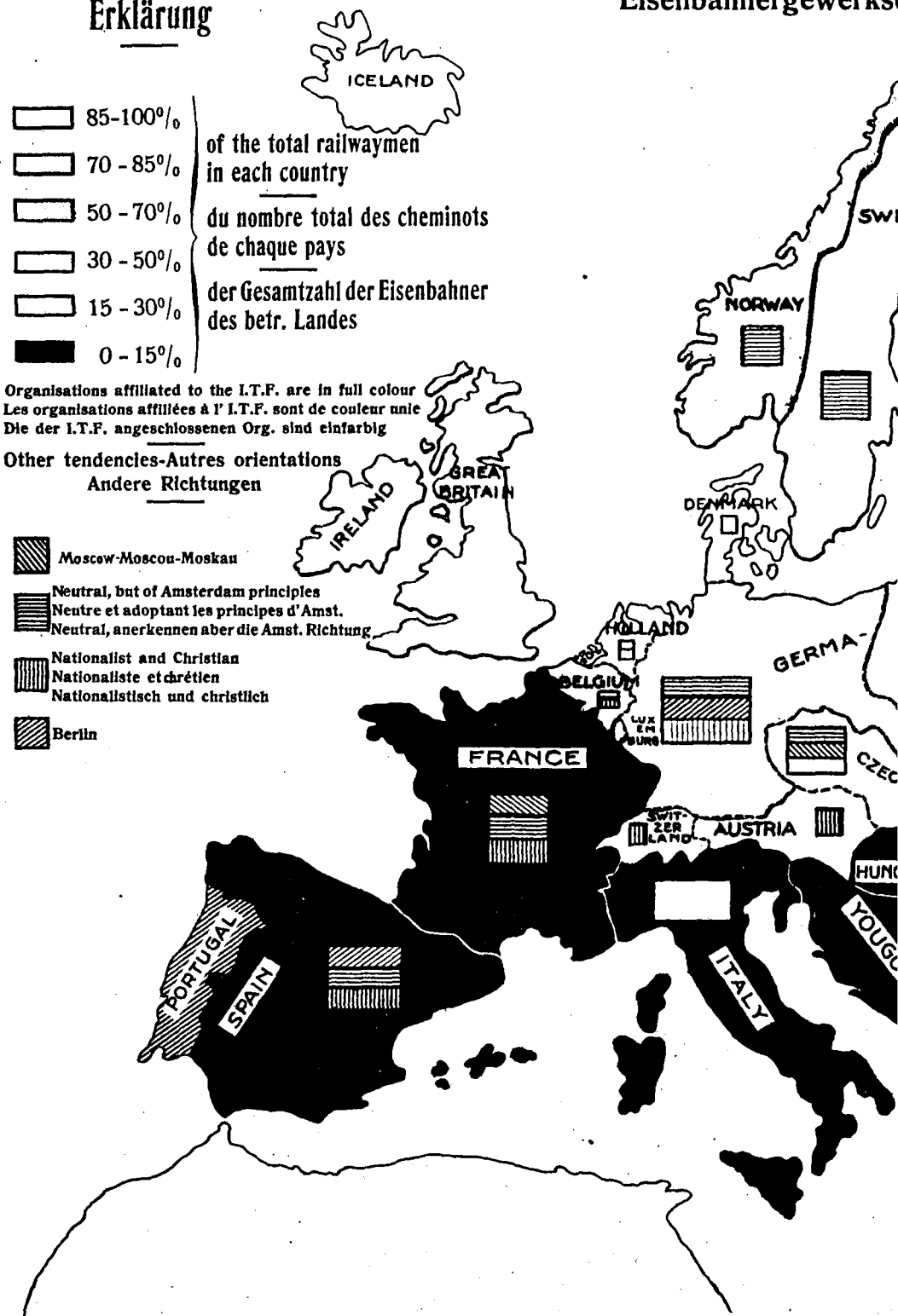
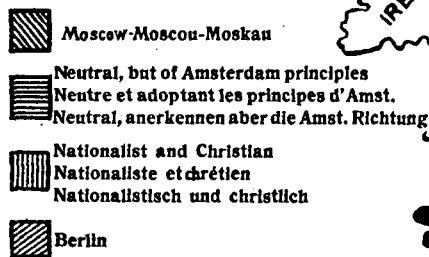
Explanation-Explication Erklärung

X Railway Trade Union Organisation du Personnel des Eisenbahnergewerks

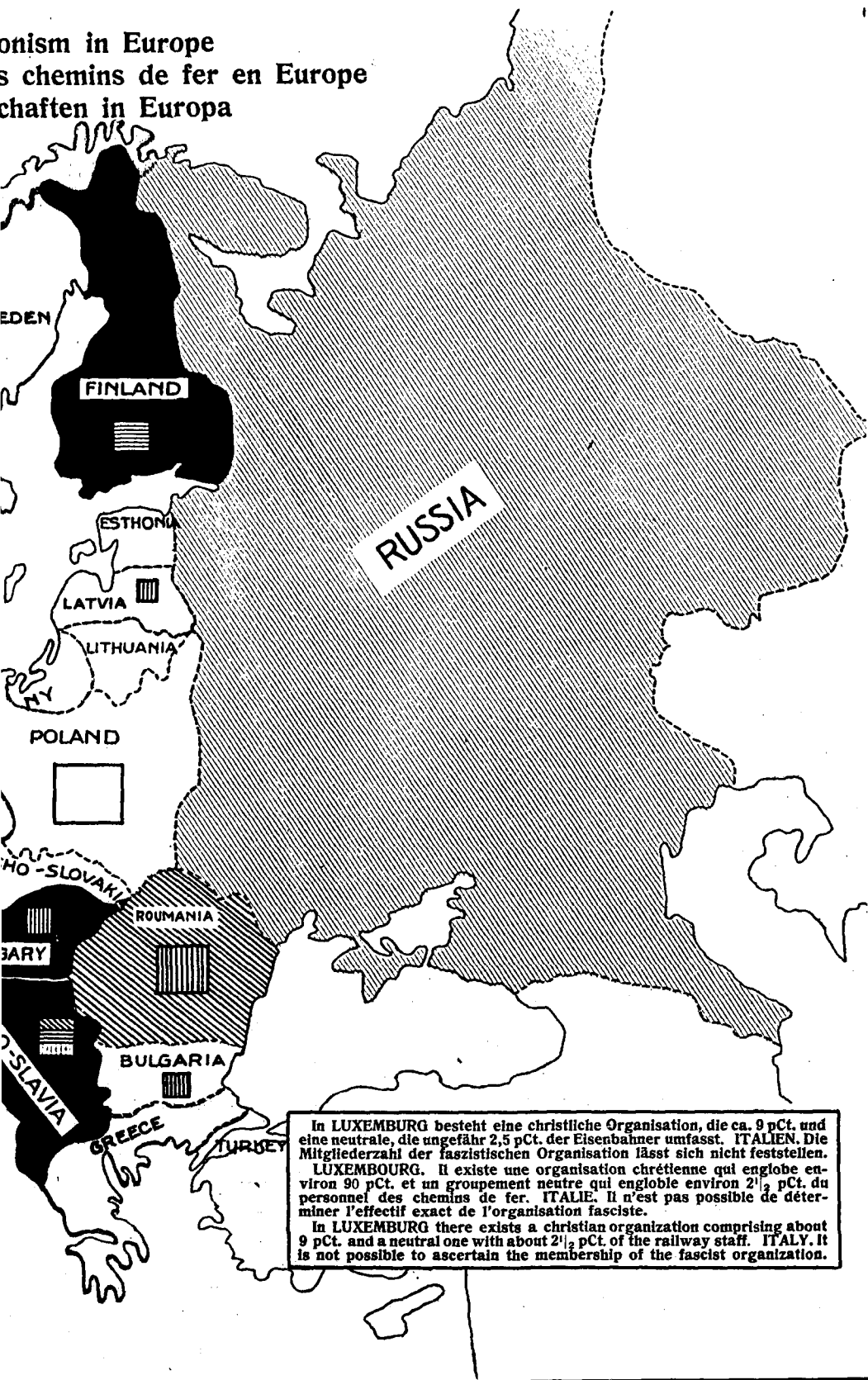


Organisations affiliated to the I.T.F. are in full colour
Les organisations affiliées à l'I.T.F. sont de couleur unie
Die der I.T.F. angeschlossenen Org. sind einfarbig

Other tendencies-Autres orientations Andere Richtungen

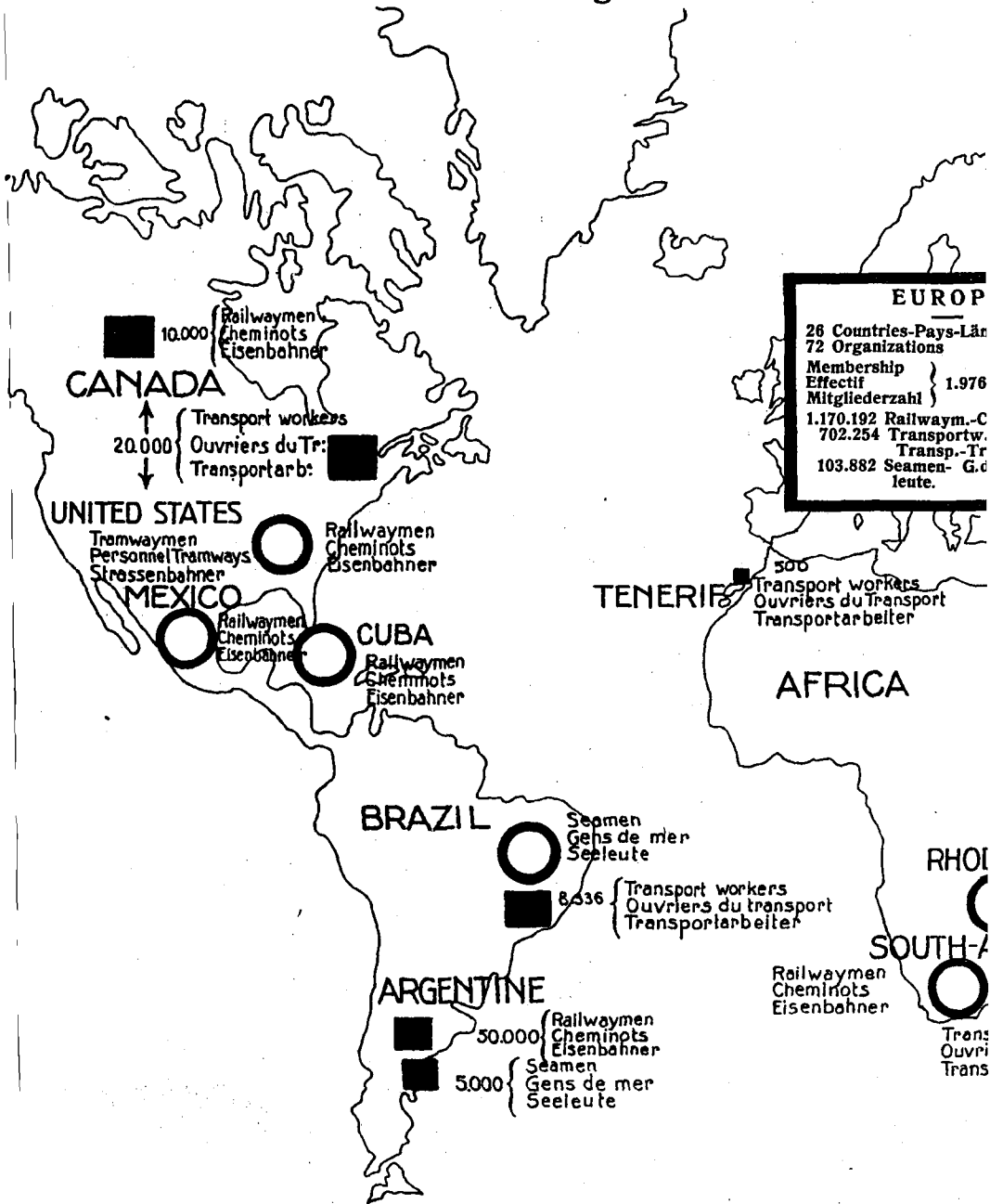


onism in Europe
 s chemins de fer en Europe
 chaften in Europa



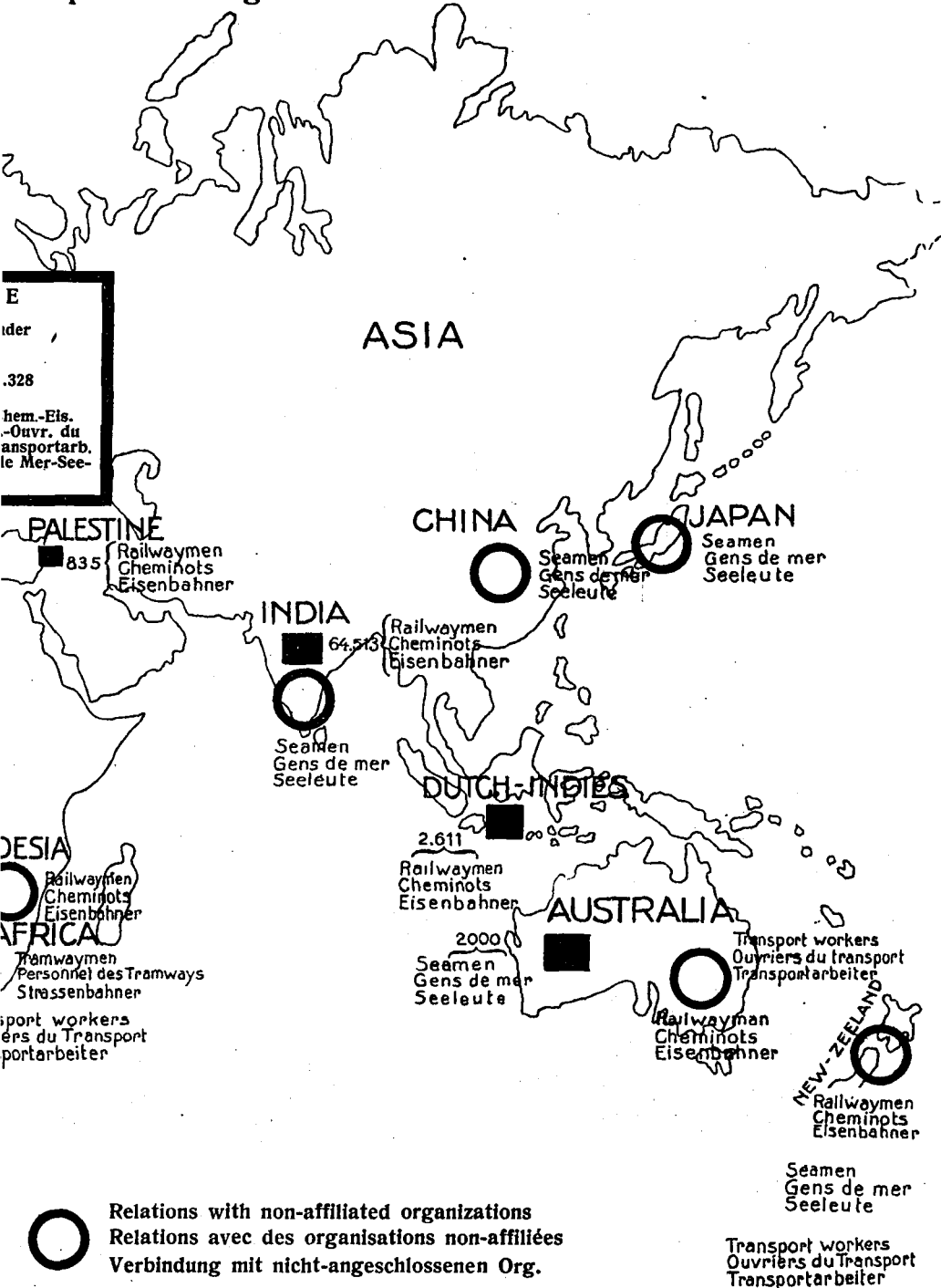
In LUXEMBURG besteht eine christliche Organisation, die ca. 9 pCt. und eine neutrale, die ungefähr 2,5 pCt. der Eisenbahner umfasst. ITALIEN. Die Mitgliederzahl der faszistischen Organisation lässt sich nicht feststellen.
 LUXEMBOURG. Il existe une organisation chrétienne qui englobe environ 90 pCt. et un groupement neutre qui englobe environ 2½ pCt. du personnel des chemins de fer. ITALIE. Il n'est pas possible de déterminer l'effectif exact de l'organisation fasciste.
 In LUXEMBURG there exists a christian organization comprising about 9 pCt. and a neutral one with about 2½ pCt. of the railway staff. ITALY. It is not possible to ascertain the membership of the fascist organization.

XI Relations of the I. T. F. with non-
Relations de l'I. T. F. avec des or-
Beziehungen der I. T. F. zu ausser



[Symbol] Affiliated organizations - Organisations affiliées
[Symbol] Angeschlossene Organisationen

European organizations.
 organisations non-européennes.
 europäischen Organisationen.



Kapitel II.

Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I.T.F.

A. Generalrat.

Im Laufe der Jahre 1924 und 1925 sahen sich einige Kollegen genötigt, ihr Mandat als Generalratsmitglied niederzulegen. Bereits Anfang 1924 trat der Vertreter der englischen Eisenbahner, Kollege J. H. Thomas, zurück, wegen seiner Ernennung zum Kolonialminister in der britischen Arbeiterregierung. Kollege C. T. Cramp wurde als sein Nachfolger bestimmt. Weil die von ihm vertretene Gruppe beschlossen hat, dass die in Frage kommenden Organisationen das Generalratsmitglied der Reihe nach ernennen werden, musste Kollege J. Tomschik auf dem Hamburger Kongress ausscheiden. An seiner Stelle wurde Genosse A. Forstner gewählt, der bereits während der Periode 1920—1922 dem Generalrat angehörte.

Wir möchten an dieser Stelle den Kollegen Thomas und Tomschik danken für die Arbeit, die sie im Interesse der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen geleistet haben.

In voller Würdigung der Verdienste, welche sich diese beiden Kollegen um die I. T. F. erworben haben, wird uns jeder beipflichten, wenn wir behaupten, dass der Rücktritt des Kollegen **Robert Williams**, des Präsidenten der I. T. F., ein empfindlicherer Verlust gewesen ist. Seine Wahl zum Direktor des englischen Arbeiterblattes „Daily Herald“, zwang ihn, die Bande zu zerreißen, die ihn mit der I. T. F. der Nachkriegszeit so eng verknüpft hatten. Es sei hier erwähnt, dass sein Auftreten und seine Haltung kurz nach dem Kriege (und auch während des Krieges) für die sofortige Wiedererrichtung der I. T. F. nach dem Waffenstillstande ausschlaggebend war. Den Sitzungen des Generalrats wohnte er zum letzten Mal im Juni 1925 in Bellinzona bei. Der Generalrat glaubte im Namen der ganzen I. T. F. zu handeln, als er dem Kollegen Williams eine goldene Uhr mit Inschrift und Kette als Andenken überreichte.

Die englischen Organisationen ernannten den Kollegen J. Henson von der National Sailors' and Firemen's Union

zu seinem Nachfolger, und Genosse C. T. Cramp wurde von der Generalratssitzung in Bellinzona einstimmig zum Präsidenten der I. T. F. gewählt.

Somit bildeten Ende 1925 die nachstehenden Kollegen den Generalrat:

<i>Name:</i>	<i>Vertritt:</i>
C. T. Cramp, Präsident, Unity House, Euston Road, London N.W. 1.	Eisenbahner Grossbritanniens und Irlands.
J. Henson, Chalet Cafe, Rhiwbina Hill, Rhiwbina—Cardiff.	Transportarbeiter und Seeleute Grossbritanniens und Irlands.
J. Döring, Vize-Präsident, Michaelkirchplatz 1, Berlin S.O. 16.	Transportarbeiter und Seeleute Deutschlands.
H. Jochade, Rankestr. 4, Berlin W. 50.	Eisenbahner Deutschlands.
M. Bidegaray, 211, Rue Lafayette, Paris (Xe)	Frankreich und Luxemburg.
V. Brodečky, Krásova Ul. 11, Žižkov - Prag.	Balkanländer, Polen, Randstaa- ten und Tchechoslowakei.
A. Forstner, Schuselkagasse 6, Wien XV.	Oesterreich, Schweiz u. Ungarn.
T. Gómez, Casa del Pueblo, Piamonte 2, Madrid.	Portugal, Spanien und Süd- amerika.
Ch. Lindley, Barnhusgatan 16, Stockholm.	Dänemark, Finnland, Island, Norwegen und Schweden.
C. Mahlman, Brouwersvliet 30, Antwerpen.	Belgien und Holland.
G. Sardelli, Via Crescenzo 85, Rom.	Italien.
Edo Fimmen, Generalsekretär.	
N. Nathans, 2. Sekretär.	



ROBERT WILLIAMS
PRÄSIDENT DER I.T.F. 1920-1925

Der Generalrat trat einmal jährlich zusammen. Sitzungen wurden am 23. und 24. März 1924 in Amsterdam und am 28. und 29. Juni 1925 in Bellinzona abgehalten. Durch Zustellung aller von der I. T. F. ausgehenden Tätigkeitsberichte, Protokolle und Zirkulare werden die Generalratsmitglieder fortwährend über die wichtigen Vorkommnisse innerhalb der I.T.F. auf dem laufenden gehalten. Berichte über die Sitzungen des Generalrats und des Exekutivkomitees wurden im „Mitteilungsblatt“ und im „Pressebericht“ veröffentlicht.

B. Exekutivkomitee.

Weil Kollege J. T o m s c h i k nicht für den Generalrat kandidierte, musste er sein Mandat als Mitglied des Exekutivkomitees niederlegen. Sein Nachfolger war auch hier Kollege F o r s t n e r. Wie bereits oben angeführt wurde, übernahm Kollege C. T. Cramp die Präsidentenschaft und wurde dadurch automatisch Mitglied des Exekutivkomitees. Am Ende der Berichtsperiode bildeten die nachfolgenden Kollegen das Exekutivkomitee:

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

Alle drei Monate fanden Zusammenkünfte des Exekutivkomitees statt und zwar im Zusammenhang mit den Generalrats-sitzungen und ferner am 11. und 12. Juli 1924 in London, am 6. August 1924 in Hamburg, am 18.—20. Oktober 1924 in Genf, am 15. und 16. Februar 1925 in Amsterdam, und am 26. u. 27. November 1925, ebenfalls in Amsterdam.

C. Ausschuss.

In der Zusammensetzung des monatlich zusammentretenden Ausschusses fanden keine Änderungen statt, sodass er auch weiterhin besteht aus den Kollegen: J. B r a u t i g a m, für den „Centrale Bond van Transportarbeiders“, und P. M o l t m a k e r für die „Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel“. Um ein regelmässiges Arbeiten des Ausschusses zu sichern, wurden die Genossen A. K i e v i t und H. J. v a n B r a a m b e e k als Stellvertreter für die Kollegen

Brautigam und Moltmaker ernannt. Die Ausschussmitglieder wohnten auch regelmässig den Sitzungen des Exekutivkomitees und des Generalrats bei.

D. Seeleutebeirat.

Der Seeleutebeirat, der von einer im Oktober 1923 abgehaltenen Seemannskonferenz eingesetzt wurde, hielt am 21. und 22. März 1924 und 13. und 14. März 1925 in Amsterdam und am 11. Juli 1925 in London Sitzungen ab. Es wurden dort verschiedene, die Seeleute berührende Fragen behandelt und die Tätigkeit der Seeleuteabteilung der I.T.F. besprochen. Über die Sitzungen wurden Protokolle angefertigt, die teilweise im Pressebericht und im Mitteilungsblatt zur Veröffentlichung kamen. Zur Behandlung der auf der Tagesordnung der 9. Internationalen Arbeitskonferenz stehenden Fragen kam der Seeleutebeirat im Januar und März 1926 in Amsterdam und im Juni 1926 in Genf zusammen.

E. Eisenbahnerbeirat.

Der im Juli 1925 in Bellinzona stattgefundene Internationale Eisenbahnerkongress beschloss die Einsetzung eines Eisenbahnerbeirats. Da eine Reihe von Organisationen trotz Mahnung zu der Entsendung von Vertretern in diesen Beirat noch keine Stellung genommen hat, ist von der Einberufung einer Sitzung des Eisenbahnerbeirats vorläufig Abstand genommen worden.

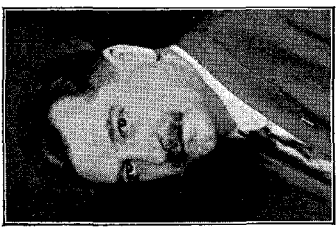
DAS EXEKUTIVKOMITEE DER I.T.F.



M. BIDEGARAY



J. DÖRING



A. FORSTNER



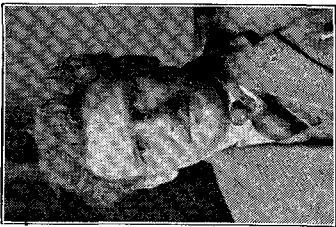
CH. LINDLEY



EDO FIMMEN



C. T. CRAMP



N. NATHANS

Kapitel III.

Das Sekretariat der I. T. F.

In den abgelaufenen beiden Jahren wurden an das Sekretariat der I. T. F. in jeder Hinsicht hohe Anforderungen gestellt. Die Vermehrung der laufenden Arbeiten hielt gleichen Schritt mit der ausserordentlichen Zunahme der angeschlossenen Organisationen. In agitatorischer und nicht zumindest in publizistischer Beziehung ist viel geleistet worden und die Tätigkeit auf diesem Gebiete hat nicht wenig zu dem guten Rufe beigetragen, dessen sich die I. T. F. heute erfreut. An lobenden Anerkennungen in den Jahresberichten und Organen sowohl von angeschlossenen wie von nicht angeschlossenen Organisationen hat es nicht gefehlt. Wohl hat die Mitarbeit verschiedener angeschlossener Verbände zu wünschen übrig gelassen, was dem Sekretariat die Erfüllung seiner Aufgaben erschwerte. Allein aus dem Umstand, dass jetzt mehr als 80 Organisationen der I. T. F. angehören, (von den noch abseits stehenden Gewerkschaften nicht zu reden) mit denen regelmässig in zehn Sprachen korrespondiert wird, und dass für unsere regelmässigen Publikationen nicht weniger als 250 Zeitungen und Zeitschriften gelesen werden, geht hervor, welchen Umfang die internationale Arbeit bereits angenommen hat. Der Hamburger Kongress hat dem Sekretariat viele Aufträge erteilt, die es, soweit es in seinen Kräften stand, auszuführen versucht hat. Es seien hier besonders die dem Eisenbahnerkongress in Bellinzona und die dem Strassenbahnerkongress in Brüssel vorgelegten Berichte erwähnt.

Die Vorbereitung von Konferenzen und Sitzungen, die Arbeit auf den Zusammenkünften selbst, die Anfertigung der Protokolle und die Ausführung der Beschlüsse nahmen immer viel Zeit und Energie in Anspruch, auch deshalb, weil man stets mit mehreren Sprachen zu tun hat.

Obwohl wir uns über die Auslassungen vieler Kollegen freuen, die zeigten, dass sie unsere Bestrebungen schätzen, sind wir uns doch der Fehler bewusst, die unserer verhältnismässig jungen Organisation noch anhaften. Wir werden nicht verfehlen, diese, soweit wir wenigstens dazu imstande sind, abzulegen. Anderer-

seits geben wir der Hoffnung Ausdruck, dass die angeschlossenen Organisationen zur Vertiefung der internationalen Gesinnung ihrer Mitglieder beitragen werden, indem sie durch Verbreitung der Veröffentlichungen der I. T. F. unsere Arbeit unterstützen.

A. Veröffentlichungen.

1. *Mitteilungsblatt.*

In den Jahren 1924 und 1925 ist das Organ der I. T. F. monatlich in deutscher, englischer und französischer Sprache erschienen; ab 1. Januar 1926 konnte auch die schwedische Ausgabe wieder veröffentlicht werden, weil die skandinavischen Organisationen bereit waren, selbst die Druckkosten zu tragen.

Die Auflage konnte, dank der Zunahme der Anzahl Abonnenten, fortwährend erhöht werden. Ende 1925 betrug sie 3.000; Anfang 1926, als auch die schwedische Ausgabe wieder erschien, stieg sie auf 6.000 Exemplare. Gleichzeitig wurde die Abgabe von Freixemplaren wie folgt geregelt: Verbände bis zu 5000 Mitgliedern erhalten 10 Exemplare, Verbände zwischen 5000 und 10.000 Mitgliedern 15 Exemplare und Verbände mit mehr als 10.000 Mitgliedern 15 Exemplare für die ersten 10.000 Mitglieder und für alle weiteren 10.000 Mitglieder 5 Exemplare mehr.

Im Jahre 1924 war die deutsche Ausgabe 158 Seiten stark, 1925 waren es 142. Jedes Jahr erschien ein Inhaltsverzeichnis; den angeschlossenen Organisationen wurde jeweils ein gebundenes, auf gutem Papier gedrucktes Exemplar kostenlos übersandt.

Die Mitarbeit seitens der angeschlossenen Organisationen liess viel zu wünschen übrig, sodass wir bei der Zusammenstellung des Blattes fast vollständig auf uns selbst angewiesen waren. Die Uebernahme von Artikeln durch die Presse der angeschlossenen Organisationen war unbefriedigend; es ist allerdings zu berücksichtigen, dass viele Artikel nur dokumentarischen Wert haben. Ferner kämpfen die Redakteure der Fachzeitungen vielfach mit Raummangel. Die Möglichkeit, die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen ausreichend über die Internationale zu informieren, besteht darin, dass sie sich auf das Mitteilungsblatt abonnieren. Der Jahresabonnementspreis von fl. 1.— für Mitglieder und von fl. 3.— für Aussenstehende wurde, obwohl ab 1. Januar 1926 die Seitenzahl des Mitteilungsblattes auf 16 pro Monat erhöht wurde, beibehalten.

Am 1. Januar 1926 hatten nachfolgende Organisationen die hinter ihren Namen angeführte Anzahl Abonnements übernommen:

<i>Organisation</i>	Franz.	Deutsch	Eng- lisch	Schwe- disch
Belgischer Eisenbahnverband	57	3	2	—
Dänischer Transportarbeiterverband	—	—	—	250
„ Eisenbahnverband	—	—	—	100
„ Seeleuteverband	—	—	—	25
Deutscher Verkehrsband	—	40	—	—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	—	56	—	—
Finnischer Eisenbahnverband	—	—	—	5
Französische Hafendarbeiterföderation	—	12	—	—
„ Eisenbahnerföderation	35	1	—	—
Englischer Eisenbahnverband	—	—	100	—
Holländischer Transportarbeiterverband	—	2	—	—
Niederl. Eisen- und Strassenbahner- verband	5	26	9	—
Norwegischer Eisenbahnverband	—	—	—	100
„ Eisenbahngestelltenverb.	—	—	—	25
„ Lokomotivführerverband	—	—	—	25
„ Seeleuteverband	1	1	3	28
„ Transportarbeiterverband	—	—	—	50
Luxemburgische Eisenbahnerföderation	—	40	—	—
Oesterreichischer Gewerkschaftsverband	—	2	—	—
„ Eisenbahnverband	—	350	—	—
Polnischer Eisenbahnverband	20	80	1	—
Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	—	50	—	—
Deutscher Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei	—	70	—	—
Schwedischer Heizerverband	—	—	—	50
„ Eisenbahnverband	—	—	—	350
Schwedische Seemanns-Union	—	—	—	51
Schwedischer Lokomotivführerverband	—	—	—	50
„ Transportarb.-Verband	—	—	—	175
Schweizerischer Eisenbahnverband	30	220	—	—
	148	953	115	1284

Im Oktober 1925 wurde eine Sondernummer des schwedischen Mitteilungsblattes herausgegeben, was seitens der angeschlossenen skandinavischen Organisationen sehr begrüsst wurde.

Für die spanisch sprechenden Verbände erschien das Mitteilungsblatt, maschinenschriftlich vervielfältigt, in verkürzter Form. Verhandlungen zwecks Wiederausgabe eines gedruckten spanischen Blattes unter denselben Bedingungen, wie sie für das schwedische Mitteilungsblatt gelten, sind im Gange.

Durch die stetige Steigerung der Druckpreise in Deutschland bestand keine Veranlassung mehr, das Mitteilungsblatt in

Osnabrück herstellen zu lassen; dasselbe wird nun seit 1. Januar 1926 in Amsterdam gedruckt.

2. *Pressebericht.*

Der Pressebericht ist in den Jahren 1924 und 1925 zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache erschienen. Wir haben Veranlassung anzunehmen, dass er seinen Zweck erfüllt. Er bringt Notizen über die täglichen Aktionen u. dgl., die wir der Presse und der Korrespondenz mit den angeschlossenen Organisationen entnehmen. Die Auflage stieg von 500 auf 700. Die deutsche Ausgabe belief sich im Jahre 1924 auf 146 Seiten, im Jahre 1925 auf 126. Soweit wir haben feststellen können (es werden hierfür seit Oktober 1924 ca. 50 Zeitungen regelmässig gelesen), werden häufig Notizen aus dem Pressebericht übernommen; es ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass verschiedene Redakteure vergessen, die Quelle anzugeben, dass wir mehrere Zeitungen, die I. T. F.-Berichte bringen, nicht erhalten, und dass die Kontrolle nur einen Teil der bei uns einlaufenden Zeitungen umfasst.

Insgesamt druckten die kontrollierten Zeitungen im Jahre 1925 aus unseren Presseberichten 2126 Notizen ab, davon 1406 in Eisenbahner-, 358 in Transportarbeiter-, 237 in Seeleute- und 125 in allgemeinen Zeitungen.

3. *I. T. F.-Dokumente.*

Sobald die Verhältnisse stabiler wurden, beschlossen wir, die Veröffentlichung von Schriften wieder aufzunehmen. Im April 1924 wurde als erste Nummer der neuen Dokumentenserie eine Broschüre über die automatische Kuppelung in deutscher, englischer und französischer Sprache herausgegeben, worauf folgende Bestellungen einliefen:

1. *Bestellungen auf die Broschüre über die automatische Kuppelung.*

	Französisch	Deutsch	Englisch
Französische Eisenbahnerföderation	1500	—	—
Niederländ. Eisenbahner- und Strassenbahnerverband	—	150	—
Österreichischer Eisenbahnerverband	—	150	—
Englischer „	—	—	100
Luxemburgischer „	—	40	—
Gruppe „Nordbahnen“ der französischen Eisenbahnerföderation	25	—	—
Polnischer Eisenbahnerverband	—	10	—

* *

Ziemlich grossen Erfolg hatte das Büchlein über die „Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“.

Der erste Band (177 Seiten stark) erschien im Juli 1924 und umfasste Schweden, Spanien, Holland, Dänemark, England und die Schweiz. Da die Auflage aufgrund der von den Organisationen eingegangenen Bestellungen festgesetzt wurde, war sie bald vergriffen und konnten Nachbestellungen nur ausnahmsweise ausgeführt werden. Der Preis betrug je Stück 30 holl. cents.

2. *Bestellungen auf die Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern:*

	Deutsch	Englisch	Französisch	Spanisch
Belgischer Eisenbahnverband	—	—	30	—
Schweizerischer „	50	—	20	—
Italienischer „	—	—	25	—
Englischer „	—	120	—	—
Jugoslawischer „	3	—	—	—
Holländischer „	125	4	2	—
Luxemburgischer „	40	—	10	—
Argentinische Eisenbahnerföderation	—	—	—	50
Österreichischer Eisenbahnverband	100	—	—	—
Engl.-Indischer „ (Bengalen)	—	12	—	—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	200	—	—	—
Kanadischer Eisenbahnverband	—	25	—	—
Polnischer „	10	—	—	—
Schwedischer „	3	—	—	—
Insgesamt	531	161	87	50

Der zweite Band der Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, der im Juni 1925, kurz vor dem Eisenbahnerkongress in Bellinzona, in deutscher, englischer und französischer Sprache erschien, war 133 Seiten stark und enthielt Berichte über Norwegen, Jugoslawien, Belgien, Österreich, Italien und Kanada. Der Preis blieb derselbe.

3. *Bestellungen auf den 2. Band der Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern:*

	Deutsch	Englisch	Französisch
Englischer Eisenbahnangestelltenverband	—	6	—
Belgischer Eisenbahnverband	—	—	10
Französischer „	—	—	15
Italienischer „	—	—	10
Schweizerischer „	50	—	23
Österreichischer „	100	—	—
	150	6	58

	Deutsch	Englisch	Französisch	Spanisch
Italienischer Strassenbahnverband	150	6	58	
Jugoslawischer Eisenbahnverband	—	—	50	
Luxemburgischer	5	—	—	
Englischer	40	—	—	
Griechischer	—	150	—	
Engl. Transportarb. b. d. Konsumvereinen	—	5	—	
Schwedischer Eisenbahnverband	18	5	5	
Deutscher	200	—	—	
Engl.-Indischer (Bengalen)	—	10	—	
Palästinischer	6	6	—	
Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	20	—	—	
Gruppe Nordbahnen der franz. Eisenbahnerföderation	—	—	25	
Argentinische Eisenbahnerföderation	—	—	50	
Australischer Eisenbahnverband	—	24	—	
Kanadischer	—	12	—	
Holländischer Eisenbahner- und Strassenbahnverband	52	4	4	
Polnischer Eisenbahnverband	10	—	—	
Insgesamt	501	223	198	

Der 3. Band wird Mitte 1926 fertiggestellt. Um die Auflage dem wirklichen Bedürfnis anzupassen, wurden die angeschlossenen Verbände ersucht, ihre Ortsgruppen von dem Erscheinen des 3. Bandes in Kenntnis zu setzen und Bestellungen entgegenzunehmen.

Ferner wurden von allen Broschüren verschiedene Exemplare an Privatpersonen, Bibliotheken, Eisenbahnministerien usw. geliefert.

Die 2. Auflage unseres *Adressenverzeichnisses* erschien im Juli 1924 und wurde allen uns bekannten Transportarbeitergewerkschaften gratis zugesandt.

Soviel über die gedruckten Dokumente; betr. maschinenschriftlich hergestellte Berichte siehe unter „Dokumentensammlung und Archiv“.

4. Kongressberichte usw.

Ausführliche Protokolle über die in den Jahren 1924 und 1925 abgehaltenen Kongresse und Konferenzen sind den angeschlos-

senen Organisationen übersandt und manchmal auch für Propagandazwecke benutzt worden. Es erschienen:

im Jahre 1924:

Geschäfts- und Tätigkeitsbericht über die Jahre 1922 und 1923, in den drei Hauptsprachen (84 Seiten);

Bericht über den Kongress der I. T. F. und Berichte über die Spezialkonferenzen der Eisenbahner-, Hafen- und Transportarbeiter, Chauffeure und Seeleute, abgehalten in Hamburg vom 7. bis 12. August 1924, in den drei Hauptsprachen (168 Seiten).

im Jahre 1925:

Bericht über den Internationalen Eisenbahnerkongress, abgehalten in Bellinzona vom 30. Juni bis 2. Juli 1925, in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache (64 Seiten);

Bericht über den Internationalen Strassenbahnerkongress, abgehalten in Brüssel vom 18.—20. Juli 1925, in den drei Hauptsprachen (61 Seiten).

Das Protokoll über eine am 12. und 13. Juli 1925 in London abgehaltene gemeinsame Sitzung zwischen der englischen Matrosen- und Heizerunion, dem amerikanischen Seeleuteverband und den dänischen Organisationen der Matrosen und des Bedienungspersonals (I. S. F.) einerseits und der Seeleute-Sektion der I. T. F. andererseits, wurde von der englischen Union in englischer Sprache abgefasst.

* * *

Alle Organisationen haben eine genügende Anzahl der obenerwähnten Berichte erhalten.

B. Dokumentensammlung und Archiv.

Die Dokumentationsabteilung hat eine rasche Ausdehnung erfahren. Allmählich gelingt es, soviel Material über die unsere Berufsgruppen interessierenden Fragen zu sammeln, dass Bitten um Auskunft meistens sofort beantwortet werden können. Ferner sind über verschiedene Gegenstände zusammenfassende Berichte publiziert worden, die mehr oder weniger als Pionierarbeit auf dem betreffenden Gebiete zu betrachten sind. Sofern es die materielle Lage der I. T. F. gestattet, soll diese wichtige Abteilung weiter ausgebaut werden, damit die angeschlossenen Organisationen vollständige und zuverlässige Auskunft und Aufklärung über alle mit ihrer Arbeit zusammenhängenden Fragen erhalten können. Mögen sie öfters über uns verfügen und immer auf schnellstem Wege die Angaben verschaffen, derer wir bedürfen.

Erhebungen über folgende Fragen wurden in der abgelauenen Berichtsperiode eingeleitet, bzw. abgeschlossen:

1. Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiede-

- nen Ländern (sind im Mitteilungsblatt aufgenommen und als besondere Broschüren erschienen).
2. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen und ihre Bedeutung für die Eisenbahnerschaft (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 3. Der Autobusverkehr und die bestehenden Transportmittel (Berichte für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona und für den Strassenbahnerkongress in Brüssel).
 4. Das Koalitionsrecht der Eisenbahner (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 5. Der Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 6. Die Arbeitszeit in der Seeschifffahrt (Bericht für den Seeleutebeirat).
 7. Die technische Ausstattung des Wagenparks und die Signaleinrichtungen (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 8. Die Internationale Organisation der Eisenbahnverwaltungen (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 9. Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner (Bericht für den Eisenbahnerkongress in Bellinzona).
 10. Der Einmannwagen im Strassenbahnbetrieb (Bericht für den Strassenbahnerkongress in Brüssel).
 11. Die Arbeitsbedingungen der Strassenbahner in verschiedenen Ländern (Bericht für den Strassenbahnerkongress in Brüssel).
 12. Die Anwendung des Achtstundentages in den Nordseehäfen nach dem Stande vom 1. Juli 1924 (Bericht für die Hafenarbeiterorganisationen, auszugsweise veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 13. Heuern der Seeleute. Vergleichende Tabellen über die am 1. Oktober 1924 und am 1. November 1925 gültigen Sätze (veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 14. Internationale Regelung des Automobilverkehrs (veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 15. Entwicklung und Stand des Internationalen Luftverkehrs (veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 16. Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt (veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 17. Arbeitsbedingungen der Chauffeure (veröffentlicht im Mitteilungsblatt).
 18. Die Folgen des Tragens schwerer Lasten (teilweise im Mitteilungsblatt veröffentlicht; noch im Gange).
 19. Stand der Organisierung der Chauffeure (noch im Gange).
 20. Sicherheitsmassnahmen im Interesse der Hafenarbeiter (noch im Gange).
 21. Die Organisierung des Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonals (noch im Gange).

Diese Liste ist natürlich nicht vollständig, da sie sich nur auf spezielle Untersuchungen bezieht. Mitteilungsblatt und Pressebericht enthalten eine Fülle von Material nicht nur über Aktionen und Arbeitsbedingungen sondern auch über Gegenstände wie die Inspektion von Schiffen, technische Verkehrsfragen, Erträge der Eisenbahnen, Verwaltungsfragen, die internationalen Organisationen der Schifffahrtsunternehmungen, alles Fragen, denen wir dauernd unsere Aufmerksamkeit schenken.

Ferner wird noch Material gesammelt über die Tätigkeit der angeschlossenen Organisationen, die internationale Gewerkschaftsbewegung, die russische Frage, den Faschismus, die Sozialisierung, das Dawesgutachten, die Arbeitgeberorganisationen, das Mitbestimmungsrecht, die Betriebsrätesysteme, die technischen Nothilfen u. dgl., die Hafenbewegung und die Einrichtung der Häfen, Unfallversicherung, Arbeitsvermittlung für Seeleute, Seeleuterecht, Unterkunftsverhältnisse an Bord, Verrichtung von Lade- und Löscharbeit durch Seeleute, asiatische Arbeitskräfte etc. etc.

* *
*

Zahlreichen Bitten um Auskunft konnte entsprochen werden. Es würde zu weit führen, die Art dieser Anfragen hier zu erwähnen. Sie bezogen sich meistens auf Arbeitsbedingungen, aber auch Verwaltungs- und organisatorische Fragen wurden uns vorgelegt.

Soweit dies möglich war, ist auch die Mithilfe des Internationalen Arbeitsamtes bei unserer Dokumentationsarbeit in Anspruch genommen worden. Bedauerlicherweise liess die Mitarbeit am Anfang viel zu wünschen übrig, da die Uebersendung des Materials zu lange auf sich warten liess. Allmählich hat sich dies jedoch gebessert, sodass wir noch über mehrere Fragen interessante Angaben erhielten. Eine angeschlossene Organisation beschwerte sich darüber, dass sie vom I. A. A. um dasselbe Material ersucht wurde, das sie der I. T. F. bereits übersandt hatte. Mit dem Vertreter des I. A. A. ist dann die Vereinbarung getroffen worden, dass für uns nur Arbeitgeber- und Regierungsangaben verarbeitet werden und dass wir das I. A. A. über die Arbeitsbedingungen und über die Ansichten der Arbeiterorganisationen in unseren Berufen informieren.

Kapitel IV.

Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen.

Die Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen haben sich in der abgelaufenen Berichtsperiode wo möglich noch gebessert. Die Mitarbeit bei Erhebungen und Aktionen zeigte, dass ein vermehrtes Interesse für unsere Tätigkeit vorhanden ist. Möge es so weitergehen, damit die I.T.F. überall als internationaler Sammelpunkt sämtlicher Transport- und Verkehrsarbeiter betrachtet und ihr das Vertrauen geschenkt wird, dessen sie im Interesse ihrer Arbeit so sehr bedarf.

Um mit den Beziehungen zwischen den angeschlossenen Organisationen vertrauter zu werden, sind die zwischen ihnen abgeschlossenen Gegenseitigkeitsverträge gesammelt worden; wir haben ferner alle Bestrebungen unterstützt, die auf Zusammenarbeit und Verschmelzung hinausgingen. Es sei hier z.B. an die Zusammenarbeit der Nordseehäfen, die Arbeitsgemeinschaft in der Donau- und der Rheinschiffahrt und auf die Einigungsbestrebungen in der Tschechoslowakei verwiesen. Die skandinavischen Organisationen haben bereits vor langem inter-skandinavische Föderationen gebildet.

Die Verbindungen mit den aussereuropäischen Verbänden sind jedoch meistens unbefriedigend und es müssen allmählich Mittel und Wege gefunden werden, um diese zu verbessern und gleichzeitig den Einfluss der I.T.F. in den fremden Weltteilen zu verstärken.

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

Soweit uns Einladungen zur Beiwohnung von Verbandskongressen zuzugingen, haben wir versucht, diesen Folge zu leisten. Dem persönlichen Kontakt zwischen der I.T.F. und den Delegierten zu den Verbandskongressen soll grosse Bedeutung beigelegt werden. Verbandskongresse bieten eine willkommene Gelegenheit, um die Mitglieder über die Tätigkeit der I.T.F. aufzuklären. In letzter Zeit sind auch kleinere Ausstellungen der I.T.F.-Publikationen veranstaltet worden, zu dem Zwecke, die-

selben zu verkaufen. Leider gibt es noch immer eine Anzahl Organisationen, die uns über die Abhaltung ihrer Verbandskongresse nicht informieren, obwohl sie statutengemäss verpflichtet sind, uns von der Abhaltung ihrer Verbandstage und der dort gefassten Beschlüsse in Kenntnis zu setzen.

Die I.T.F. war auf folgenden Kongressen vertreten:

1. Schweizerischer Transport- und Lebensmittelarbeiterverband, 19.—21. April 1924 in Bern. Vertreter: Viktor Lang.

2. Österreichischer Transportarbeiterverband, 20. April 1924 in Wien. Vertreter: Edo Fimmen.

3*). Englischer Eisenbahngestelltenverband, 12.—15. Mai 1924 in Edinburgh. Vertreter: Edo Fimmen und N. Nathans.

4. Schwedischer Eisenbahnerverband, 12.—17. Mai 1924 in Stockholm. Vertreter: Ch. Lindley.

5. Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 22. und 23. Juni 1924 in Esch sur Alzette. Vertreter: N. Nathans.

6. Schweizerischer Eisenbahnerverband, 28. und 29. Juni 1924 in Bern. Vertreter: N. Nathans.

7. Holländischer Transportarbeiterverband, 29. und 30. Juni 1924 in Amsterdam. Vertreter: Edo Fimmen.

8. Englischer Eisenbahnerverband, 6.—11. Juli 1924 in York. Vertreter: Edo Fimmen.

9. Österreichischer Eisenbahnerverband, 18.—23. Juni 1924 in Wien. Vertreter: P. Moltmaker.

10. Belgischer Eisenbahnerverband, 6.—8. September 1924 in Namur. Vertreter: N. Nathans.

11. Polnischer Eisenbahnerverband, 5. Oktober 1924 in Krakau. Vertreter: P. Moltmaker.

12. Finnischer Transportarbeiterverband, 6. und 7. Oktober 1924 in Helsingfors. Vertreter: Ch. Lindley.

13. Dänischer Eisenbahnerverband, 25-jähriges Jubiläum in Kopenhagen am 23. Oktober 1924. Vertreter: Ch. Lindley.

14. Französische Seeleuteföderation, 5.—7. Februar 1925 in Paris. Vertreter: M. Bidegaray.

15. Belgischer Eisenbahnerverband, 25.—27. April 1925 in Brüssel. Vertreter: N. Nathans.

16. Holländischer Eisenbahner- und Strassenbahnerverband, 8.—11. Mai 1925 in Amsterdam. Vertreter: N. Nathans.

17. „Unie“ der Eisenbahner in der Tschechoslowakei, 16. und 17. Mai 1925. Vertreter: N. Nathans.

18. Englische Eisenbahngestelltenkonferenz, 25.—28. Mai 1925 in Ilfracombe. Vertreter: N. Nathans.

19. Deutscher Eisenbahnerverband, 21.—27. Juni 1925 in Köln. Vertreter: N. Nathans.

20. Schwedischer Transportarbeiterverband, 10.—15. August 1925 in Stockholm. Vertreter: Edo Fimmen.

*) Auf diesem Kongresse beschloss die R.C.A., sich der I.T.F. anzugliedern.

21. Dänischer Schiffsheizerverband, 16. August in Esbjerg. Vertreter: Edo Fimmen.
22. Deutscher Verkehrsbund, 16.—22. August 1925 in München. Vertreter: Edo Fimmen.
23. Dänischer Transportarbeiterverband, 6. September 1925 in Kopenhagen. Vertreter: Edo Fimmen.

Nachfolgenden Einladungen konnten wir zu unserem Bedauern aus dem einen oder anderen Grunde nicht Folge leisten:

1. Jugoslawischer Eisenbahnerverband, 20. und 21. April 1924 in Zagreb.
2. Finnischer Transportarbeiterverband, 22. April 1924 in Helsingfors.
3. Belgischer Strassenbahnerverband, 19.—21. Juli 1924.
4. Bulgarischer Eisenbahnerverband, 28.—30. August 1924.
5. Italienischer Strassenbahnerverband, 5.—7. November 1924 in Neapel.
6. Lettischer Seemannsverband, 8. Februar 1925 in Riga.
7. Ungarischer Transportarbeiterverband, 22. März 1925 in Budapest.
8. Lettischer Eisenbahnerverband, 9.—11. April 1925 in Riga.
9. Belgischer Strassenbahnerverband, 27. und 28. April 1925 in Namur.
10. Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 27. und 28. Juni 1925 in Wasserbillig.
11. Französische Transportarbeiterföderation, 23.—25. August 1925 in Paris.
12. Rumänischer Hafnarbeiterverband, 3.—6. Dezember 1925 in Braila.

B. Einigungsverhandlungen in der Tschechoslowakei.

Seit Anfang 1924 stehen wir mit den beiden uns angeschlossenen Organisationen der Eisenbahner in der Tschechoslowakei in Verbindung zwecks Herstellung einer Einheitsorganisation. Wie bekannt existieren in diesem Lande separate Organisationen für die deutschen und die tschechoslowakischen Gebiete, die, obwohl sie beide freie Gewerkschaften sind, sich gegenseitig bekämpfen. Die erste Besprechung fand während des Hamburger Kongresses unter Leitung der I. T. F. statt. An dieser Unterredung nahm auch der Kollege Tomschik vom österreichischen Eisenbahnerverband teil; dieser Verband umfasste früher das gesamte Eisenbahnpersonal der österreichischen Monarchie. Nachdem die beiden Organisationen ihre Beschwerden und Anträge schriftlich vorgebracht hatten, fand am 9. Januar 1925 eine Sitzung in Prag statt, der die Kollegen Tomschik, Fimmen und Nathans für die I. T. F. beiwohnten.

Bei dieser Gelegenheit erklärten sich die beiden Organisationen bereit, auf das Zustandekommen einer einheitlichen Orga-

nisation hinzuwirken. Es wurde vereinbart, dass die „Unie“ nach wie vor für die Rechte der Bediensteten der nationalen Minderheiten kämpfen würde, während man sich seitens des „Verbandes“ jeder öffentlichen Kritik enthalten würde. Beide Organisationen würden darnach trachten, die Verschmelzung vor dem Pariser Kongress der I. T. F. herbeizuführen. Ferner wurde die Einsetzung eines gemeinsamen Ausschusses unter dem Vorsitz des Kollegen Tomschik beschlossen. Dieser Ausschuss hielt am 24. März 1925 in Prag eine Sitzung ab, in der beschlossen wurde, dass beide Teile einen Rahmenentwurf ausarbeiten würden und im Übergangsstadium ein gemeinsames Arbeiten ermöglicht werden müsste. Eine weitere Sitzung tagte während des Eisenbahnerkongresses in Bellinzona. 1925 fanden jedoch keine Verhandlungen mehr statt; wohl war für Anfang 1926 eine Sitzung anberaumt.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass die Einigung noch im Jahre 1926 zustandekommen wird.

C. Einreihung der Strassenbahner in die Transportarbeitersektion.

Aufgrund des Umstandes, dass die Tagesordnungen der Eisenbahner- und Strassenbahnerkonferenzen immer mit Eisenbahnerfragen überfüllt sind, regte der Deutsche Verkehrsbund an, die beiden Gruppen zu trennen und die Berufsgruppe Strassenbahner bei der Transportarbeitersektion unterzubringen. Eine Umfrage bei den in Betracht kommenden Organisationen ergab, dass die überwiegende Mehrheit mit diesem Antrag einverstanden war. Das Exekutivkomitee beschloss darum, dem Ersuchen des Deutschen Verkehrsbundes nachzukommen. Durch diesen Beschluss bleiben die Verhältnisse in den einzelnen Landesorganisationen ganz unberührt.

D. Zusammenarbeit zwischen den der I. T. F. angeschlossenen englischen Organisationen.

Auf Antrag des Englischen Gewerkschaftsverbandes (Transport and General Workers' Union) hat die I. T. F. am 15. Juni 1925 in London eine Konferenz aller der I. T. F. angeschlossenen englischen Organisationen einberufen, der Fimmen beiwohnte. Die vertretenen Verbände hielten eine Zusammenarbeit zwecks Durchführung der von der I. T. F. einzuleitenden Aktionen für notwendig. Kollege J. Henson, Mitglied des Generalrats der I. T. F., wurde damit betraut, als Vermittler zwischen unserem Sekretariat und den angeschlossenen Organisationen aufzutreten. Er wird sich bei eventuellen Aktionen mit den in Frage kommenden Verbänden ins Benehmen setzen.

Wir sind der Auffassung, dass dieses Beispiel in Ländern mit mehreren der I. T. F. angeschlossenen Organisationen Nachahmung verdient.

E. Konferenz mit den angeschlossenen französischen Organisationen.

Am 17. Dezember 1924 fand in Paris im Auftrage des Exekutivkomitees eine Besprechung mit Vertretern der französischen Organisationen statt, an der Williams und Fimmen für die I. T. F. teilnahmen. Zweck dieser Konferenz war, die Möglichkeit der Erhöhung der französischen Verbandsbeiträge zu untersuchen und eine erhöhte Propagandatätigkeit zu entfalten. Die vertretenen Organisationen gelangten ebenfalls zu der Schlussfolgerung, dass Erhöhungen notwendig sind, was das Exekutivkomitee dazu führte, eine Studienreise von französischen Gewerkschaftern nach Belgien und Holland anzuordnen und gegebenenfalls finanzielle Hilfe zu gewähren. Die Ausführung dieser Beschlüsse ist verschiedener Umstände halber aufgeschoben worden. Inzwischen macht sich in Frankreich eine Tendenz bemerkbar, Beitragserhöhung vorzunehmen.

F. Verschmelzungsbestrebungen in Holland.

Ende 1925 lud uns der belgische Transportarbeiterverband ein, am Zustandekommen der Einheit zwischen den beiden auf dem Boden des Klassenkampfes stehenden holländischen Transportarbeiterorganisationen („Centrale Bond“ und „Federatie“) mitzuarbeiten. Da der uns angeschlossene „Centrale Bond“ bereit war, an eventuellen Verhandlungen teilzunehmen — allerdings unter der Voraussetzung, dass diese unter Leitung der I. T. F. abgehalten würden — entsprachen wir der Anregung der belgischen Kollegen. Am 29. April 1926 fand unter dem Vorsitz des Kollegen Fimmen die erste Beratung zwischen den beiden Organisationen statt. Der Sitzung wohnten Vertreter des belgischen Transportarbeiterverbandes bei. Die Verhandlungen sollen fortgesetzt werden.

G. Abzeichen.

Auf Ersuchen mehrerer angeschlossener Organisationen beschloss der Generalrat die Einführung eines Abzeichens. Eine aus den Kollegen Williams, Döring und Lindley zusammengesetzte Kommission wählte das von der Kunsthandlung „La Glyptique“ eingesandte Muster aus, weshalb diese Firma mit der Lieferung betraut wurde. Die Abzeichen wurden in Nadel- und Knopfform und als Anhänger angefertigt. Obwohl der Preis so niedrig als möglich festgesetzt wurde, ist die Anzahl der bestellten Exemplare sehr gering. Soweit das Abzeichen in einigen Ländern verkauft wurde, haben die Mitglieder grosses Interesse dafür an den Tag gelegt. Bis Ende 1925 liefen die nachfolgenden Bestellungen ein:

	Abzeichen	Anhänger
Dänemark: Schiffsheizerverband	500	—
Engl.-Indien: Eisenbahnerverband von Ben- galen	300	—
Deutschland: Verkehrsbund *)	300	—
Frankreich: Eisenbahnerföderation	100	—
Lettland: Eisenbahnerverband	1000	100
„ Seeleuterverband.	70	—
Luxemburg: Eisenbahnerverband	500	100
Österreich: Eisenbahnerverband	25	25
Norwegen: Seeleuterverband.	100	100
Jugoslawien: Eisenbahnerverband.	100	—
Rumänien: Hafenarbeiterverband	50	—
Polen: Eisenbahnerverband	900	100
Österreich: Transportarbeiterverband *)	500	—
Palästina: Eisenbahnerverband	1000	—
Holland: Transportarbeiterverband	1000	—
Tschechoslowakei: Transportarbeiterverband.	500	—
	<hr/>	<hr/>
	6945	425
		<hr/>
	7370	

Im grossen und ganzen haben wir Veranlassung, uns über die freundschaftlichen Beziehungen mit den angeschlossenen Organisationen zu freuen. Nachdem die europäischen Organisationen fast ausnahmslos der I. T. F. angehören, muss es nicht nur unsere Aufgabe sein, die aussereuropäischen Verbände zum Anschluss zu bewegen, sondern auch die schwachen Glieder der europäischen Kette zu verstärken. Massnahmen in diesem Sinne sind für verschiedene Länder getroffen worden oder noch in Vorbereitung. Siehe in diesem Zusammenhang auch das Kapitel „Aktionen“.

*) Der Verkehrsbund hat für seine Rechnung Abzeichen in Deutschland, der Österreichische Gewerkschaftverband solche in Österreich herstellen lassen.

H. Das Finanzgebahren der angeschlossenen Organisationen.

Die Veröffentlichung einiger Tabellen über das Beitragsverfahren, die Einnahmen an Beiträgen und das Vermögen der angeschlossenen Organisationen ist als erster Versuch zu betrachten, Aufschluss über das Finanzgebahren der angeschlossenen Organisationen zu geben. Das eingesandte Material war reichhaltig genug, um veröffentlicht zu werden. Selbstverständlich muss das nächste Mal diese Statistik noch erweitert und vor allem genau festgestellt werden, wieviel Beiträge die einzelnen Mitglieder an ihre Organisation entrichten und welche Verpflichtungen die Organisationen gegenüber den Mitgliedern übernehmen.

* * *

Obwohl es nicht unsere Absicht ist, die Tabellen zu analysieren — das möge jeder Leser für sich selbst tun —, so halten wir es doch für angebracht, die Verschiedenartigkeit der Beitrags- und Unterstützungsverfahren hervorzuheben. Die Beiträge sind entweder gleich hoch für alle Mitglieder, oder sie werden aufgrund des Einkommens festgesetzt. In einigen Ländern dürfen die Ortsgruppen, Bezirkssekretariate u.dgl. Lokalzuschläge bzw. Sonderbeiträge erheben, in anderen Fällen nur einen festgesetzten Teil der für die Hauptkasse bestimmten Beiträge zurückbehalten. Was das Unterstützungsverfahren anbelangt, so ist die Kassenzugehörigkeit entweder obligatorisch, in welchem Falle der Beitrag im Verbandsbeitrag inbegriffen ist, oder ganz oder teilweise freiwillig. Im letzteren Falle werden die Unterstützungskassen besonders verwaltet. Es kommt auch vor, dass ein gewisser Prozentsatz für die Unterstützungskassen reserviert wird. In einigen Ländern bestehen ferner noch vom Gewerkschaftsbund eingerichtete Streikkassen, die, wenn ein Kampf grössere Ausdehnung annimmt, in Anspruch genommen werden.

Schliesslich folgt noch eine Uebersicht über die von den angeschlossenen Organisationen herausgegebenen Verbandszeitungen. Es geht daraus hervor, dass die Zeitung nicht überall kostenlos geliefert wird, weshalb die Auflage nicht stets der Mitgliederzahl entspricht.

XII. Das Beitragsverfahren in den verschiedenen Ländern. (Stand am 1. Januar 1925).

Organisation	Höhe der Beiträge		Aufgrund des ordentlichen Beitrags wird gewährt	Sonderbeiträge		Finanzielle Mittel der Ortsverwaltungen, Bezirkssekretariate usw.	
	Art der Berechnung	Durchschnittl. Prozentsatz des Einkommens		Freiwillige	Obligatorische		
Belgien Eisenbahner.....	Für alle Mitglieder Frs. 5.— monatlich, ausgenommen Pensionierte, Reinnachefrauen, Lehrlinge und dgl., welche Frs. 2.50 monatlich bezahlen.	0.85%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit und Todesfällen.	Keine.	Keine.	Mittel für eigene Verwaltung	
Transportarbeiter.....	Verschieden nach den Sektionen (zwischen 1.— und 2.25 Frs. pro Woche).	$\frac{1}{2}$ des durchschnittlichen Tagesverdienstes	Unterstützung bei Arbeitskämpfen.	Für Arbeitslosenunterstützungskasse und Krankenkasse.	Keine.	Die Verbandsektionen setzen selbst ihre Beiträge fest.	
Dänemark Eisenbahner.....	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	1 $\frac{1}{2}$ %	?	2 Kr. monatlich für die Unterstützungs-kasse.	Keine.	Keines.	
Lokomotivpersonal.....	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	$\frac{1}{4}$ — 1 $\frac{1}{2}$ %	?	Keine.	Keine.	Kr. 0.85 je Mitglie und Monat.	
Gewerkschaftsverband.....	Kr. 5.55 monatlich für alle Mitglieder.	± 3%	Streik- und Arbeitslosenunterstützung.	Keine.	Keine.	9 % der Beiträge.	
Schiffsheizer.....	Kr. 4.50 monatlich für alle Mitglieder.	2 $\frac{1}{2}$ %	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und Todesfall; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Werden durch Sor derbeiträge aufge bracht.	
Deutschland Verkehrsbund.....	Beitragsstufen je nach Einkommen. <i>Einkommen</i> pro Woche: <i>Beitrag</i> üb. 12-16 Mk. pro Monat: pro Woche: » 16-20 » 50-70 Mk. 0.35 Mk. » 20-24 » 70-90 » 0.45 » » 24-30 » 90-110 » 0.55 » » 30-40 » 110-130 » 0.70 » » 40-50 » 130-175 » 0.90 » » 50-60 » 175-220 » 1.10 » » 60-70 » 220-260 » 1.30 » » 70-80 » 260-300 » 1.50 » » 80-90 » 300-350 » 1.70 » » 90-100 » 350-400 » 1.90 » » 100-120 » 400-450 » 2.10 » (ausschliesslich Wirtschaftsbeitrag von 5 Pfg. pro Woche).	2.3—2.5%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Massreglung, Krankheit, Todesfällen und besonderen Notfällen.	Rechtsschutz und Haftpflichtunterstützung 30 Pfg. pro Woche.	Für Kraftfahrer ist Mitgliedschaft zur Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützungskasse obligatorisch.	Je nach dem Einkommen wird ein Sonderbeitrag erhoben von 5, 10, 15, 20, 25 oder mehr Pfg.	30 % der Beitrag und 25 % der Beitragsgelder.
Einheitsverband der Eisenbahner	Je nach dem Gesamteinkommen ohne Unterschied des Alters und Geschlechts. <i>Lohnempfänger: Gehaltsempfänger:</i> Gesamteinkommen <i>Beitrag:</i> pro Woche: pro Monat: pro Woche: bis 12 Mk. bis 52 Mk. 0.15 Mk. üb. 12-18 » 52-85 » 0.25 » » 18-24 » 85-130 » 0.35 » » 24-30 » 130-168 » 0.45 » » 30-36 » 168-191 » 0.55 » » 36-48 » 191-243 » 0.65 » » 48 » 243 » 0.75 »	ca. 1.5%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Massregelung, Todesfällen, besonderen Notfällen.	Keine.	Keine.	Sonderbeiträge können nicht erhoben werden; dagegen bezahlen die Mitglieder in den Beitragsklassen III-VII einen Lokalausschlag von mindestens 5 Pfg. pro Woche.	15 % von den für ordentliche Beiträge vereinnahmten Geldern plus Lokalausschlag.

Estland Eisenbahner.....	100—350 E.Mk. pro Mitglied und Jahr.	?	?	—	—	?	?	?	?
Finnland Transportarbeiter	In Beitragsklasse I. Fin. Mk. 1.30 pro Woche. » II. » » 1.— » (Frauen, Seeleute, Jugendliche).	5% des Tagelohnes als Wochenbeitrag (einschl. aller Beiträge, auch der Lokalzuschläge)	?	?	Für Krankenkasse usw. FMk. 0.60 für Mitglieder d. Beitragskasse I; FMk. 0.40 Mitgl. d. Beitragsklasse II (40% der Mitglieder gehören dieser Kasse an).	—	—	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Erheben Beiträge für Verwaltung usw. in ungefähr derselben Höhe wie Verbandsbeitrag.
Frankreich Hafenarbeiter	Monatliche Beiträge an die Föderation Frs. 0.40 je Mitglied.	?	(Keine Unterstützungseinrichtungen.)	Keine.	Keine.	Keine.	(Lokale Gewerkschaften erheben eigene Beiträge).	Eigene Beiträge.	
Grossbritannien Eisenbahner.....	5 Pence wöchentlich für alle Mitglieder ohne Unterschied des Alters und Geschlechts.	0.35—1.05%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik, Entlassung, Massregelung.	Keine.	Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen. 1 Penny wöchentlich für Unfallunterstützungskasse. (60% der Mitgliedschaft). 1 Penny wöchentlich für Sterbe- und Waisenunterstützungskasse. (55% der Mitgliedschaft). 6 Pence vierteljährlich für die Unterstützungskasse; die Beitragssätze für die Krankenkasse sind verschieden. (2 1/2% der Mitgliedschaft).	Keine.	Keines.	1/3 der Beiträge.	
Lokomotivpersonal	<i>Für vollberechtigte Mitglieder:</i> Bis zu 30 Jahren 1 Sch. 2 P. wöchentlich. von 30-35 » 1 » 3 » » 35-40 » 1 » 4 » über 40 Jahre 1 » 6 » Für Wagenputzer » 8 »	1.6—2%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit, Unfall, Streik, Massregelung; ferner bei Todesfall; Pension.	Keine.	Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen. Mitglieder können einer vom Verband anerkannten Vereinigung beitreten und entsprechende Beiträge entrichten.	Keine.	Keines.	1/4 Penny je Mitglied und Woche	
Eisenbahngestellte	Nicht nach dem Einkommen festgesetzt. Es bestehen 3 Beitragssätze entsprechend den Unterstützungen 1 Schilling, 9 Pence oder 6 Pence pro Woche.	0.62—2%	Rechtsschutz, Pension, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfähigkeit, Arbeitskämpfen, Krankheit, Todesfällen.	Keine.	Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Der Vorstand kann Sonderbeiträge erheben, wenn er dies im Interesse d. Verbandes für erforderlich hält oder wenn die Verbandsmittel zur Erfüllung der Verbindlichkeiten als ungenügend betrachtet werden.	Keines.	20% der Beiträge; das Vermögen der Ortsverwaltungen darf jedoch eine gewisse Grenze nicht überschreiten.	
Gewerkschaftsverband	<i>Männliche Mitglieder:</i> über 18 Jahre wöchentlich 6 P. und vierteljährlich 3 P.	0.8—10%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Aussperrungen.	Keine.	Für die Partei: wird vom Beitrag abgezogen.	Keine.	Keines.	2 P. vierteljährlich für männliche Mitglieder.	

Jugendliche Mitglieder.	1/6 der Beiträge.	Keines.	Keine.	Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen. Der Beitrag für die Verwaltungskosten der Gewerkschaft beträgt 4 P. wöchentlich, alle über diese hinausgehenden Beiträge sind aufgrund der zu gewährenden Unterstützungen er-rechnet.	Für die Partei: 1 Sch. jährlich.	Keine.	Keines.	Die Ortsgruppen behalten 1/10—der ordentl. Beiträge.
<p>Januar 3 P. <i>Heilliche Mitglieder:</i> über 18 Jahre wöchentlich 3 P. u. viertel-jährlich 3 P. unter 18 Jahren wöchentlich 2 P., viertel-jährlich 2 P. (Dies sind die Sätze der Beitragsstufe A; es gibt noch die Beitragsstufen B. und C. mit höheren Sätzen).</p> <p>Es gibt 5 Beitragsstufen entsprechend den betr. Unterstützungen: Klasse 1. 1 Sch. 4 P. wöchentlich » 2. 1 » 8 » » » 3. » 6 » » » 4. » 6 » » » 5. » 3 » »</p>	—	<p>Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Arbeitskämpfen, Massregelung, Erwerbs-unfähigkeit, Todes-fällen und besonde-ren Notfällen.</p>	<p>Unterstützung bei Arbeitskonflikten, Schiffbruch, Unfall und Tod.</p>	<p>Rechtsschutz, Unter-stützung bei Arbeits-kämpfen, Schiff-bruch, Krankheit, Todesfällen.</p>	<p>Rechtsschutz, Unter-stützung bei Unfäl-len und in Todes-fällen.</p>	<p>Rechtsschutz, Unter-stützung bei Arbeits-losigkeit, Krankheit, Streik, Massrege-lung, Unfällen und Invalidität.</p>	<p>Rechtsschutz, Unter-stützung bei Todes-fällen.</p>	<p>Für die Partei: wer-den vom ordentl. Bei-trag abgezogen.</p>
<p>Transportarbeiter b.d. Konsum-vereinen</p>	—	Keines.	Keine.	Für die Partei: wer-den vom ordentl. Bei-trag abgezogen.	Für die Partei: 1 Sch. jährlich.	Keine.	Keines.	Die Ortsgruppen behalten 1/10—der ordentl. Beiträge.
<p>Matrosen und Heizer</p>	14%	Keines.	1 Sch. viertel-jährlich zu Unterstüt-zungseinrichtungen für alte, schwache und erholungsbe-dürftige Mitglieder.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Die Verwaltungs-kosten dürfen von den Beiträgen a. d. Hauptverwaltung einbehalten werden.
<p>Vereinigte Seemannsverband..</p>	1.8%—3%	Keines.	Keine.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	20% der Beiträge.
<p>Holland Eisen- und Strassenbahner</p>	14%	Keines.	Keine.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Für lokale Zwecke, z.B. die Errichtung eines eigenen Volks-hauses.
<p>Transportarbeiter</p>	2 1/2—3 1/2%	Keines.	Keine.	Für die Partei: wer-den vom ordentl. Bei-trag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Für eigene Zwecke nach vorheriger Ge-nehmigung des Hauptvorstandes.
<p>Irland Gewerkschaftsverband</p>	—	Keines.	Keine.	Für die Partei: wer-den vom ordentl. Bei-trag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	25% der Beiträge.
<p>Transportarbeiter</p>	Beitrag pro Woche	Keines.	Keine.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Für lokale Zwecke, z.B. die Errichtung eines eigenen Volks-hauses.
<p>Transportarbeiter</p>	<p>Nach Einkommen festgesetzt; bei einem Einkommen bis f 10.— » 0.35 » 12.50 » 0.40 » 15.— » 0.45 » 17.50 » 0.50 » 20.— » 0.55 » 25.— » 0.65 » 33.— » 0.80 » 33.— » 1.—</p>	Keines.	Keine.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Für lokale Zwecke, z.B. die Errichtung eines eigenen Volks-hauses.
<p>Transportarbeiter</p>	<p>4 Beitragsstufen. Stufe A (Mädchen unter 18 Jahren) 3 P. wöchentlich. Stufe B (Frauen über 18 Jahre, Jugendliche unter 18 Jahren) 4 P. wöchentlich. Stufe C (alle Männer über 18 Jahre) 6 P. wöchentlich Stufe D (freiwillig für Ortsgruppen, Distrikts-sekretariate oder Industriegruppen; unterlie-gen der Genehmigung durch den Hauptvor-stand) 9 P. wöchentlich; Ausserdem bezahlen alle Mitglieder einen Beitrag von 6 P. vierteljährlich und 6 P. jähr-lich.</p>	Keines.	Keine.	Für die Partei: wird vom ordentl. Beitrag abgezogen.	Keine.	Keine.	Keines.	Für lokale Zwecke, z.B. die Errichtung eines eigenen Volks-hauses.

Jugoslawien Eisenbahner.....	Alljährlich vom Kongress einheitlich festgesetzt; für 1926 auf 12 Dinars monatlich für aktive Bedienstete; 6 Dinars für Pensionierte.	0,50/0—1,20/0	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitskämpfen und Todesfällen.	Keine.	Keine.	Keines.	1 Dinar je Beitrag für die Ortsgruppen. Bezirkssekretariate werden von der Hauptverwaltung finanziert.
Kanada Eisenbahner.....	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt; der Mindestbeitrag muss jedoch aufgrund der Satzung monatlich \$ 1.— betragen. Der Hauptvorstand erhält von den Ortsverwaltungen 65 C. je Mitglied und Monat sowie einen monatlichen Beitrag zur Unterhaltung der für jede Eisenbahnstrecke bestehenden Kommissionen zur Behandlung von Beschwerden.	10% des Monatsverdienstes	Leistungen der Ortsverwaltungen verschieden.	Ortsverwaltungen können Unterstützungskassen einrichten.	—	Die Ortsgruppen setzen den ordentlichen Beitrag fest. Sind die monatlichen Beiträge erheben Mitglieder unzureichend, so können sie für eigene Zwecke Sonderbeiträge erheben.	Behalten für eigene Zwecke die Differenz zwischen den von ihren eigenen Mitgliedern erhebenen Beiträgen u. den je Mitglied und Monat an die Hauptverwaltung abzuliefernden Summen.
Luxemburg Eisenbahner.....	Frs. 0.75 wöchentlich für alle Mitglieder.	0,50/0	—	—	Für Unterstützungskasse Frs. 1.25 pro Monat. (Die Ehefrauen der Mitglieder sind versicherungsberechtigt.)	Keines.	15-20/0 d. Beiträge.
Österreich Eisenbahner.....	Einheitlicher Beitrag monatlich Sch. 1.60 für die im Dienst stehenden Mitglieder und Sch. 1.— für die Pensionierten.	1/3—1 1/3/0	Beihilfe aus dem Hinterbliebenen-, Unterstützungsfonds, Hilfsfonds, Pensionszuschussfonds.	Keine, da Unterstützungskassen nicht vorhanden.	—	Z. B. für lokal-gewerkschaftliche oder politische Zwecke.	7 1/2 und 5/0 der ord. Beiträge der Aktiven Bediensteten bzw. der Pensionisten.
Gewerkschaftsverband	4 Beitragsklassen, festgesetzt nach Einkommen und Art des Dienstverhältnisses ohne Unterschied des Geschlechts: 1. Klasse — 74 Groschen pro Woche. 2. » — 64 » » » » 3. » — 58 » » » » 4. » — 36 » » » »	—	Rechtsschutz, Unterstützung aller Art wie: Arbeitslosen-, Reise-, Unfall-, Hinterbliebenen- und Notfallunterstützung; ferner bei Arbeitskonflikten und Massregelung.	Keine.	Keine.	Gau- und Ortsverwaltungen können Sonderbeiträge erheben mit Zustimmung des Verbandsvorstandes. Diese dürfen nur zur Bestreitung von Verwaltungskosten, zu Agitationszwecken, sowie zur Gewährung von ausserord. Unterstützung an in Not geratene Mitglieder verwendet werden. (In Wien z. B. 0.06 Sch. pro Mitglied).	Ortsverwaltungen dürfen für Verwaltungszwecke von den Beiträgen in den Klassen 1, 2 und 3 5 Gr. und von den Beiträgen in Klasse 4, 2 Groschen je Mitglied und Woche einbehalten. Den Gauverwaltungen werden 50/0 des für die Erhaltung des Gausekretariats gemachten Aufwandes zurückvergütet.
Polen Eisenbahner.....	Je nach der Indexziffer, jedoch für alle Mitglieder gleich. Am 1. Januar 1926 2.58 zloty je Mitglied.	Im Durchschnitt: 2,220/0	Unterstützung bei Todesfällen.	Die Ortsgruppen können Unterstützungskassen gründen.	—	Sonderbeiträge können erhoben werden.	Ortsgruppen 5/0, Bezirkssekretariate 1/0, Fachsektionen 1 1/2/0 der Beiträge.
Schweden Eisenbahner.....	Allgemeiner Beitrag Kr. 2.50 monatlich. Jugendliche Kr. 1.25 monatlich. Schrankenwärterinnen u. dgl. Kr. 0.60 monatlich.	—	Rechtsschutz, Unterstützung bei Kämpfen und in Notfällen.	Keine.	Keine.	Mindestens Kr. 0.50 pr. Monat für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Lokomotivpersonal	Kr. 1.50 monatlich für alle Mitglieder.	?	dito.	Keine.	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Transportarbeiter	Für 36 Wochen des Kalenderjahres werden bei einem Einkommen von mehr als 1200 Kr. jährlich, Kr. 1.— je Woche, und bei einem Einkommen von weniger als 1200 Kr. Kr. 0.50 je Woche bezahlt.	1—1 1/2/0	Unterstützung bei Kämpfen.	Keine.	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.

Lokomotivpersonal	Kr. 1.50 monatlich für alle Mitglieder.	?	dito.	Keine.	Wenn sich im Reserverfonds weniger als Kr. 100.000.— befinden.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Transportarbeiter	Für 36 Wochen des Kalenderjahres werden bei einem Einkommen von mehr als 1200 Kr. jährlich, Kr. 1.— je Woche, und bei einem Einkommen von weniger als 1200 Kr. Kr. 0.50 je Woche bezahlt.	1—1½%	Unterstützung bei Kämpfen.	Keine.	I Kr. pro Jahr für Kongresskosten.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Heizer	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	3%	Unterstützung bei Kämpfen.	Keine.	Keine.	Keines.	Werden von der Verbandshauptkasse zur Verfügung gestellt.
Matrosen	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	3%	Unterstützung bei Kämpfen.	Keine.	Keine.	Keines.	Administrationskosten bezahlt Verbandshauptkasse.
Schweiz							
Eisenbahner	Frs. 21.— jährlich für alle männlichen und Frs. 10.50 jährlich für alle weiblichen Mitglieder. Der Beitrag wird monatlich, bei einzelnen Sektionen vierteljährlich erhoben.	0,7—2%	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und besonderen Notfällen.	Im Rahmen der Unterverbände bestehen Versicherungskassen mit verschiedenen Sonderbeiträgen und Leistungen.	In einzelnen Unterverbänden ist Mitgliedschaft zur Versicherungskasse obligatorisch.	Sektionen und Unterverbände erheben bescheidene Beiträge, die je nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sind.	Ertrag der Sonderbeiträge.
Transportarbeiter	Wochenbeitrag: Weibliche Mitglieder: Verdienst unter Fr. 30 per Woche. Fr. 0.50 über Fr. 80 » » 1.20 Männliche Mitglieder: Verdienst unter Fr. 60 » » 0.75 über Fr. 80 » » 1.20	1.25%	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und bei Massregelung.	Für Krankenkasse (17% der Mitglieder).	Keine.	Für Verwaltung und Agitation.	15% der Verbandsbeiträge.
Tschechoslowakei							
Tschechische Eisenbahner	Für die aktiven Bediensteten Kč. 8.— pro Monat; für Pensionisten 3 Kč. pro Monat.	10%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen und dgl.	Keine.	Keine.	Keines.	10% der Beiträge.
Deutsche Eisenbahner	Für die aktiven Bediensteten 12 Kč pro Monat, für Pensionisten 4 Kč. pro Monat.	1.4%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit und Todesfällen; Alterszuschuss.	Keine.	Keine.	Keines.	8½% der Beiträge.
Deutsche Transportarbeiter	Ein Stundenlohn. — Saisonarbeiter bezahlen 44 Wochen des Kalenderjahres.	(Ein Stundenlohn) ± 2%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Streik und Aussperzung.	Keine.	Keine.	Für besondere Agitation und Bildungskosten im Ort.	30 Heller je Beitrag.
Binnenschiffer	Die Ortsgruppen erheben ± 120 Kč. jährlich; davon erhält die Verbandskasse 16 Kč., die Arbeitslosenkasse 24 Kč.	10%	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Todesfällen.	?	?	Die Ortsgruppen können den Beitrag festsetzen.	Eigene Beiträge.
Kraffahrer	Staatsangestellte zahlen monatl. Kč. 7.—; Privatangestellte Kč. 12.—.	10%	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Erwerbsunfähigkeit, Todesfällen und besonderen Notfällen.	Keine.	Keine.	Für ausserordentliche Unterstützungen.	6% der Beiträge.
Lokomotivführer	Für die aktiven Bediensteten Kč. 60.— jährlich für Pensionisten Kč. 12.— jährlich.	?	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen, Krankheit, Arbeitslosigkeit.	Schutzfonds (1/5 der Mitglieder).	—	Für Unterstützungszwecke.	?

XIII. Die finanzielle Lage verschiedener angeschlossener Organisationen.

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1924 ¹⁾	Beiträge an den Gewerkschaftsbund im Jahre 1924	Beiträge an Landesstreik-Kasse oder -Kampffonds im Jahre 1924	Vermögen am 1. Januar 1925	
				der Verbandskasse (einschl. Kampffonds u. dgl.)	der Ortsgruppen
Belgien					
Eisenbahnpersonal	Fr. 2.996.325	Fr. 56.000	—	Fr. 1.920.422 ⁴⁾	Fr. 101.672
Transportarbeiter	» 894.888	» 17.000	—		» 997.949 ²⁾
Bulgarien					
Eisenbahner	?	?	?	Lewas 872.115 (ferner ein Gebäude Wert 1.700.000 Lewas in Gemeinschaft mit dem Postangestelltenverband)	³⁾
Deutschland					
Einheitsverband der Eisenbahner Verkehrsbund	Mk. 2.133.390 » 4.865.459	Mk. 43.695 » 57.147	—	Mk. 931.365 » 1.208.132	Mk. 217.618 » 281.543
Dänemark					
Eisenbahner	?	?	?	Kr. 800.000	—
Lokomotivpersonal	Kr. 96.000	(dem Gewerkschaftsbund nicht angeschlossen)	—	» 262.391	—
Gewerkschaftsverband	» 1.478.379	Kr. 49.799	—	» 3.775.799	⁴⁾
Schiffsheizer	» 103.478	(dem Gewerkschaftsbund nicht angeschlossen)	—	» 66.554	—
Finnland					
Eisenbahner	?	?	?	FMk. 21.730	?
Transportarbeiter	?	?	?	» 341.276	FMk. 1.025.251
Frankreich					
Hafenarbeiter	?	?	?	Am 28.2.26: Fr. 21.439	⁵⁾
Transportarbeiter	?	?	?	» 55.421	⁴⁾

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1924 ¹⁾	Beiträge an den Gewerkschaftsbund im Jahre 1924	Beiträge an Landesstreik-Kampffonds im Jahre 1924	Vermögen am 1. Januar 1925	
				der Verbandskasse (einschl. Kampffonds u. dgl.)	der Ortsgruppen
Grossbritannien					
Eisenbahner.....	£ 330.000	£ 5.400	—	£ 643.000	£ 62.000
Eisenbahngestellte.....	» 134.111	» 805	—	» 259.105	» 1.749
Gewerkschaftsverband.....	» 435.386	» 4.050	—	» 371.798	» 15.226
Transportarbeiter bei den Konsumvereinen.....	£ 164.893 (1925)	£ 1.255 (1925)	—	£ 113.590	£ 12.293
Kohlenarbeiter.....	» 8.002	» 400	—	» 7.776	—
Seeleute.....	» 114.577	» 640	—	?	» 312.701
Irland					
Gewerkschaftsverband.....	» 47.806	» 829	—	» 68.183	4)
Jugoslawien					
Eisenbahner.....	Din. 160.280 (1925)	—	—	Am 1.1.26: Din. 24.273	Din. 19.860
Kanada					
Eisenbahner.....	\$ 50.000	(dem Gewerkschaftsbund nicht angeschlossen)	—	\$ 46.000	\$ 20.000
Luxemburg					
Eisenbahner.....	Fr. 97.395	Fr. 12.000	—	Fr. 154.912	Fr. 333.198
Niederlande					
Eisen- und Strassenbahner.....	f 429.653	f 14.673	f 23.419	f 491.076	4)
Transportarbeiter.....	» 422.447	» 13.486	» 26.664	» 175.451	4)
Norwegen					
Lokomotivpersonal.....	(1.4.25-31.3.26) Kr. 35.590	Kr. 11.232	—	Am 31.12.25: Kr. 80.105	4)
Transportarbeiter.....	» 449.714 (1925)	» 43.936 (1925)	Kr. 71.745.—	» 112.320	4)
Österreich					
Gewerkschaftsverband.....	Sch. 599.130	Sch. 5.045	Sch. 560	Am 31.12.25: Sch. 791.759 (Streikkasse nicht inbegriffen)	—

Eisenbahner.....	» 788.660	» 3.823	» 5.168	Sch. 806.161	Sch. 165.000
Polen					
Eisenbahner.....	Zl. 772.000	Zl. 12.492	—	Zl. 555.352	Zl. 55.946
Rumänien					
Hafenarbeiter.....	?	?	?	Lei 4.500.000	—
Schweden					
Eisenbahner.....	Kr. 951.479	Kr. 156.595	—	Kr. 1.296.387	Kr. 533.772
Lokomotivpersonal.....	Kr. 116.357	(nicht abgeschlossen)	—	Kr. 528.430	—
Transportarbeiter.....	» 384.864	Kr. 60.399	—	» 420.654	4)
Schiffsheizer.....	» 144.421	» 13.172	Kr. 88.371	» 211.664	—
Schweiz					
Eisenbahner.....	Fr. 742.564	Fr. 29.012	—	Fr. 798.226	—
Transportarbeiter.....	» 286.526	» 7.318	—	» 338.012	5)
Tschechoslowakei					
Tschechische Eisenbahner.....	Kč. 2.434.670	Kč. 35.000	—	Kč. 4.371.564	Kč. 271.575
Deutsche Eisenbahner.....	» 1.483.359	» 63.479	Kč. 31.739	» 4.545.424	» 138.495
Deutsche Transportarbeiter.....	» 676.952	» 9.200	» 4.611	» 831.281	» 87.476
Lokomotivführer.....	» 314.419	(nicht abgeschlossen)	—	» 457.979	—
Schiffer.....	(für 1925)	Kč. 144	—	» 11.000	» 45.000
Kraftfahrer.....	» 4.593	?	?	» 228.624	—
Ungarn					
Transportarbeiter.....	?	Kr. 5.937.250.—	—	Kr. 318.904.670	—

Bemerkungen:

- 1) Nach Abzug der den Unterstützungskassen zukommenden Gelder, jedoch einschliesslich der Beiträge für Streik- und sonstige Kampffonds
- 2) Angaben einiger Ortsgruppen fehlen.
- 3) Im Vermögen der Verbandskasse inbegriffen.
- 4) Nicht festzustellen.
- 5) Vermögen der Ortsgruppe Dünkirchen am 1. Mai 1926: Fr. 300.000.

XIV. Verbandszeitungen der angeschlossenen Organisationen.

Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1925	Erhalten die Mitglieder die Zeitung kostenlos oder gegen Bezahlung?
Argentinien				
Eisenbahnerföderation	La Confraternidad	m.	?	?
Eisenbahnverband	El Obrero Ferroviario	2 X m.	?	?
Lokomotivpersonal	La Fraternidad	2 X m.	?	?
Seeleute	—	—	—	—
Australien				
Bedienungspersonal	The Stewards' Journal	m.	?	3 Pence pro Nummer.
Belgien				
Eisenbahner	1. Le Ralliement (franz.)	w.	43.000	Kostenlos.
	2. De Ecndracht (fläm.)	w.	35.000	»
	3. Bulletin de Documentation	m.	—	Nur für Verbandsfunktionäre und Vorstandsmitglieder.
Transportarbeiter	1. De Transportarbeider (fläm.)	m.	24.000	Kostenlos.
	2. Le Travailleur du Transport (franz.)	m.	2.000	»
	3. Bulletin van den Havenarbeidersbond	m.	15.000	»
	4. Het Orgaan (Hafenbetriebspersonal)	m.	700	Kostenlos.
Strassen- und Kleinbahner	1. Le Tram Belge (franz.)	2 X m.	?	»
	2. De Belgische Tram (fläm.)	2 X m.	?	»
Brasilien				
Fuhrleute	—	—	—	—
Britisch-Indien				
Eisenbahner Ostbengalen	—	—	—	—
Eisenbahnerföderation	—	—	—	—
Bulgarien				
Eisenbahner	Jelénsitcharska Borba	w.	?	?
Dänemark				
Eisenbahner	Jernbane-Tidende	2 X m.	11.000	Kostenlos.
Lokomotivpersonal	Dansk Lokomotiv Tidende	2 X m.	3.000	»
Gewerkschaftsverband	Arbejdsmandenes Fagblad	2w.	5.000	Kr. 1.— vierteljährlich.
Heizer	Fakten	m.	2.000	Kostenlos.

Deutschland							
Einheitsverband							
Verkehrsbund							
1. Der Deutsche Eisenbahner (Ausgabe A für Lohnempfänger)	w.	173,500					Kostenlos.
2. Der Deutsche Eisenbahner (Ausgabe B für Gehaltsempfänger)	w.	63,000					
3. Merkblätter für Betriebs- und Beamtenräte der Reichsbahn	m.	16,500					
4. Freie Eisenbahner-Jugend	m.	3,200					
1. Deutscher Verkehrsband	w.	240,000					
2. Die Schifffahrt	2w.	27,000					
3. Deutsche Privat- und Strassenbahner-Zeitung	2w.	43,000					
4. Post und Telegraphie	w.	40,000					
5. Luft- und Kraftfahrt	m.	26,000					
6. Hausangestellten-Zeitung	m.	18,500					
Side	m.	1,000					20 Estn. Mk. pro Nummer. (15% der Mitglieder sind abonniert).
Finnland							
Eisenbahner		5,000					Kostenlos.
Transportarbeiter	+5 Mal im Jahr.						
Frankreich							
Eisenbahner	3 x m.	7,000					Fr 0.20 pro Nummer für angeschlossene Gewerkschaften.
Transportarbeiter	m.	?					?
Hafenarbeiter	m.	?					?
Seeleute	m.	?					?
Griechenland							
Eisenbahner	w.	?					?
Grossbritannien							
Eisenbahner	w.	60,000					2 Pence pro Nummer. (15% der Mitglieder sind abonniert).
Lokomotivpersonal	m.	32,000					2 Pence pro Nummer. (Circa 50% der Mitglieder sind abonniert).
Eisenbahngestellten ...	m.	30,511					Di:o.
Gewerkschaftsverband ...	m.	120,000					Kostenlos.
Transportarbeiter bei den Konsumvereinen	2w.	10,000					2 Pence pro Nummer.
Kohlenarbeiter von Cardiff, Penarth & Barry ..	—	—					—

Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1925	Erhalten die Mitglieder die Zeitschriften kostenlos oder gegen Bezahlung?
Matrosen und Heizer	The Seaman	2w.	20.000	Kostenlos.
Seemannsverband	The Marine Worker	m.	10.000	»
Holland				
Eisen- und Strassenbahner	1. Weekblad	w.	23.000	»
	2. Technisch Weekblad (für Lokomotivpersonal)	m.	3.500	»
Transportarbeiter	1. De Transportarbeider	2w.	23.000	»
	2. De Uitkijk (für Seeleute und Fischer)	m.	6.000	»
	3. Het Autobedrijf	m.	3.800	»
	4. De Haven	m.	10.000	»
Irland				
Transportarbeiter	Voice of Labour	w.	?	1 Penny pro Nummer.
Island				
Gewerkschaftsverband	—	—	—	—
Seeleute und Fischer	—	—	—	—
Italien				
Eisenbahner	—	—	—	—
Strassenbahner	—	—	—	—
Lokalbahner	—	—	—	—
Hafenarbeiter	La Riscossa	m.	6.000	Kostenlos.
Jugoslawien				
Eisenbahner	Ujedinjeni Železnikar	2w.	4.000	Kostenlos.
Seeleute	—	—	—	—
Kanada				
Eisenbahner	The Canadian Railroad Monthly	m.	10.000	Jedes Mitglied bekommt die Zeitung (10 Cents vom Beitrag der Lokalverbände an die Zentrale werden für die Zeitung reserviert).
Lettland				
Eisenbahner	Latvijas Dzelzceļnieku Vestnesis	2 × m.	?	?
Seeleute	—	—	—	—
Strassenbahner in Riga	—	—	—	—
Luxemburg				
Eisenbahner	Le Signal	w.	5.500	Kostenlos.

Niederländisch-Indien					
Eisenbahner	2 × m.	3.000	Kostenlos.		
Norwegen					
Eisenbahner	w.	?	?		
Lokomotivpersonal	2 × m.	?	?		
Eisenbahnangestellte	2 × m.	?	?		
Transportarbeiter	q.	4.000	Kostenlos.		
Seeleute	m.	?	?		
Österreich					
Eisenbahner	w.	93.000	Sch. 3 pro Jahr. (Obligatorisch für Mitglieder).		
Gewerkschaftsverband	2 × m.	31.000	Kostenlos.		
Palästina					
Eisenbahner	2 × m.	13.000	0.52 Schilling pro Jahr.		
Polen					
Eisenbahner	—	—	—		
Strassenbahner	2 × m.	60.000	Kostenlos.		
Portugal					
Hafenarbeiter und Seeleute	m.	?	?		
Rumänien					
Hafenarbeiter	w.	4.000	Freier Verkauf à 2 Lei pro Nummer.		
Schweden					
Eisenbahner	w.	36.000	Kostenlos.		
Lokomotivpersonal	2 × m.	5.000	»		
Transportarbeiter	q.	16.000	»		
Heizer	m.	3.000	»		
Matrosen	m.	4.000	»		
Schweiz					
Eisenbahner	w.	28.400	Kostenlos.		
Transportarbeiter	w.	9.000	»		
1. Der Eisenbahner	w.	3.150	»		
2. Le Cheminot (franz.)	w.	—	»		
3. Il Ferroviere (ital.)	w.	2.000	Fr. 2.— pro Jahr für Portoauslagen in Form von sog. Pressfondsmarken.		
4. Technische Beilage (wird alle 3 Monate der Verbandszeitung beigelegt)	q.	2.000	»		
1. Solidarität	2w.	2.000	»		
2. Der Chauffeur	2w.	—	»		

Organisation	Verbandszeitung(en)	Erscheint	Durchschnittl. Auflage im Jahre 1925	Erhalten die Mitglieder die Zeitung kostenlos oder gegen Bezahlung?
Spanien Eisenbahner	La Unión Ferroviaria	m.	10.000	Kostenlos. 50 Centimos pro Nummer.
Transportarbeiter	Transport	m.	?	
Bedienungspersonal Vigo. Teneriffa Gewerkschaftsverband	—	—	—	—
Tschechoslowakei Tschechische Eisenbahner	—	—	—	—
Deutsche Eisenbahner	1. Železniční Zřizovatel (tschechisch) ..	3 × m.	28.300	Kostenlos. » » » » »
Lokomotivführer	2. Železničář (Slovenisch)	3 × m.	5.600	
Deutsche Transportarbeiter	3. Weckruf der Eisenbahner	3 × m.	3.900	
Binnenschiffer	4. Vasutas (ungarisch)	3 × m.	3.600	
Chauffeure	Der Eisenbahner	w.	18.400	
Ungarn Eisenbahner	1. Zájmy strojívnice (tschechisch) ..	2 × m.	4.000	» »
Strassenbahner	2. Lokomotivführer-Interessen	2 × m.	2.500	
Transportarbeiter	Zeitrad	2w.	5.800	» Sonderbeitrag von Kr. 18.— jährlich Kostenlos. »
Vereinigte Staaten Hafenarbeiter	Československá Plavba	m.	500	
	„iditě Automobil (tschechisch)	m.	2.500	
	Der Kraftfahrer	m.	1.000	Kostenlos.
	Szállító és Fuvarozó Munkások Szaklapja	m.	3.000	

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

Kapitel V.

Kongresse und Konferenzen.

A. Allgemeiner Kongress in Hamburg (7. bis 12. August 1924).

Der ordentliche zweijährliche Kongress fand vom 7. bis 12. August 1924 im Gewerkschaftshaus Hamburg statt. 44 angeschlossene Organisationen waren durch 114 Delegierte aus 20 Ländern vertreten, worunter Argentinien, Palästina und die Vereinigten Staaten. Während des allgemeinen Kongresses fanden Gruppenkonferenzen der Eisen- und Strassenbahner, Seeleute, Transport- und Hafentarbeiter, Kraftfahrer und Binnenschiffer statt. Es wurden Resolutionen betr. die Vereinigten Staaten Europas, die Propaganda im Orient, den Achtstundentag, die Sozialisierung der Transportmittel und die Weltlage (Dawesgutachten) angenommen.

Auf Antrag der Eisen- und Strassenbahnersektion wurden Entschliessungen über das Koalitionsrecht der Eisenbahner, die Verbreitung der I. T. F.-Veröffentlichungen und den Nachrichtendienst genehmigt. Die Seelektenkonferenz beschäftigte sich mit einem vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Entwurf einer Seemannsordnung und beantragte verschiedene Abänderungen; ferner sprach sie sich für die Einführung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche für Seeleute aus. Die Transport- und Hafentarbeiterkonferenz betonte die Notwendigkeit der Schaffung eines Beirats für die Hafentarbeiter und stellte ein Programm für diese Arbeitergruppe auf. Sie erklärte ferner die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffern mit Lade- und Löscharbeiten für unzulässig. Die Kraftfahrerkonferenz hielt die internationale Einführung der Gesetze über den Automobilverkehr für unerlässlich, einigte sich auf die Programmforderungen für Chauffeure und ersuchte um Einführung eines Berufsabzeichens. Schliesslich forderte die Binnenschiffahrtskonferenz die Sammlung von Material über die Arbeitsbedingungen und die Durchführung einer Aktion zugunsten der Anwendung des Washingtoner Abkommens auf das Binnenschiffahrtspersonal. Für die einzelnen Stromgebiete sollen Konferenzen einberufen werden, um eine Zusammenarbeit

zwischen den in Betracht kommenden Ländern herbeizuführen. Die Beschlüsse der Sonderkonferenzen wurden alle vom allgemeinen Kongress genehmigt.

Ein umfangreiches Protokoll über die Kongressverhandlungen und über die Besprechungen wurde im Dezember 1924 in den drei Hauptsprachen herausgegeben. Weil die Eisen- und Strassenbahnerkonferenz ihre Tagesordnung nicht erledigen konnte, wurde beschlossen, im Jahre 1925 Spezialkonferenzen für das Eisenbahn- und Strassenbahnpersonal abzuhalten.

B. Hafenarbeiterkonferenz vom 9. und 10. April 1924 in Antwerpen.

Einer Bitte des belgischen Transportarbeiterverbandes gemäss wurde auf den 9. und 10. April 1924 in Antwerpen eine Sonderkonferenz der Nordseehäfen einberufen, an der Vertreter aus Belgien, Frankreich, Deutschland und Holland teilnahmen. Es fand eine ausführliche Diskussion über die bestehenden Arbeitsbedingungen, besonders über die Anwendung des Achtstundentages statt. Das Sekretariat erhielt den Auftrag, einen Bericht über letztgenannte Frage auszuarbeiten. Ferner wurde die Notwendigkeit der regelmässigen Verständigung und der Schaffung eines Hilfsfonds betont. (S. auch Bericht über den Hamburger Kongress und die Hafenarbeiterkonferenz in Berlin).

C. Hafenarbeiterkonferenz in Berlin am 25. Februar 1925.

Im Anschluss an die Antwerpener Konferenz tagte am 25. Februar 1925 in Berlin eine Konferenz der Nordseehäfen. Diese Konferenz führte zur Bildung eines Bündnisses der Nordseehäfen-Verbände. Sie beschloss, dass auch die englischen Kollegen gebeten werden sollten, sich dem Bunde anzuschliessen. Ferner arbeitete sie ein gemeinsames Manifest aus, das unter den Hafenarbeitern der betreffenden Länder verbreitet wurde. Es fand auch eine Diskussion über die Errichtung und Haltung des C. I. M. A.¹⁾ in Antwerpen statt, wogegen geeignete Massnahmen getroffen wurden. Die Konferenz beauftragte schliesslich das Sekretariat, einen Bericht über die gesetzlichen Massnahmen zur Unfallverhütung und über die bestehende Unfallversicherung auszuarbeiten.

Eine weitere Konferenz war auf den 6. und 7. Mai 1926 in Rotterdam angesetzt. Der Ausbruch des englischen Streiks verhinderte jedoch die Abhaltung dieser Sonderkonferenz; sie wird nunmehr gelegentlich des Pariser Kongresses tagen. Eine provisorische Besprechung konnte inzwischen am 10. Juli 1926 im Zusammenhang mit dem Antwerpener Hafenarbeiterstreik in Rotterdam stattfinden.

¹⁾ Comité des Intérêts maritimes Anversois, ein Reederkomitee, das der Internationalen Schifffahrtsföderation untersteht.

D. Eisenbahnerkongress in Bellinzona (30. Juni bis 2. Juli 1925).

Der ausserordentliche Eisenbahnerkongress von Bellinzona gehörte zweifellos zu den imposantesten Versammlungen, welche die I. T. F. je veranstaltet hat. Die Teilnahme übertraf alle Erwartungen. Es waren 28 Organisationen aus 21 Ländern mit mehr als 1.100.000 Mitgliedern vertreten. Die Tagesordnung des Kongresses umfasste alle wichtigen Gegenstände, die heutzutage in der Eisenbahnerwelt zur Diskussion stehen. Seit dem Hamburger Kongress hatte das Sekretariat unausgesetzt an der Vorbereitung des Kongresses gearbeitet und ein 100 Folioseiten starkes Buch mit zusammenfassenden Berichten zu den Tagesordnungspunkten fertiggestellt. Die Referenten hatten ihre Thesen vorher eingesandt, sodass alles Material den Organisationen zeitig vor dem Kongresse zugestellt werden konnte. Es wurden Resolutionen angenommen betreffend Koalitionsfreiheit, Verhältnisse in China, Förderung persönlicher Beziehungen unter den Eisenbahnern (Errichtung eines Beirats), den Achtsturentag, die Betriebsform der Eisenbahnen, den Autotransport, die Elektrifizierung und die automatische Kuppelung. Ferner wurde über die Frage der passiven Resistenz als Kampfmittel und der Anknüpfung von Beziehungen mit der Internationale der Eisenbahnverwaltungen gesprochen. Auf Anregung des englischen Eisenbahnangestelltenverbandes soll versucht werden, die bestehenden Eisenbahnbeamtenvereine zum Anschluss an die I. T. F. zu bewegen. Ein Protokoll über den Kongress erschien im Laufe des Jahres 1925 in den drei Hauptsprachen und in schwedisch.

E. Internationale Seeleutekonferenz in London (12. und 13. Juli 1925).

Seit längerer Zeit erkannte man die Notwendigkeit einer mit allen Kräften zu führenden Aktion für die Verkürzung der Arbeitszeit der Seeleute. Die englische „National Sailors' and Firemen's Union“ gehörte zwar der I. T. F. seit 1. Mai 1924 indirekt wieder an, nahm aber an ihren Arbeiten keinen Anteil, weil sie der „International Seafarers' Federation“ angeschlossen war. Wegen des Austritts der „National Transport Workers' Federation“ gehörte die N. S. F. U. zur Zeit der Tagung der I. T. F. jedoch nicht an. Ausser den der I. T. F. angeschlossenen Verbänden Belgiens, Deutschlands, Hollands und der skandinavischen Länder wohnten die N. S. F. U., der amerikanische Seemannsbund und die dänischen Organisationen der Matrosen und des Bedienungspersonals der Konferenz bei. Die letzten 4 Organisationen bildeten die I. S. F. Nach langer Debatte wurde die Einsetzung einer gemischten Kommission beschlossen, die beauftragt wurde, einen Arbeitszeitentwurf auszuarbeiten. (Diese

Aufgabe hat die Kommission im März 1926 erledigt. Das Ergebnis ihrer Arbeit wurde im Mitteilungsblatt veröffentlicht). In der Frage der Einführung einer internationalen Seemannsordnung wurde keine Einigung erzielt.

F. Strassenbahnerkongress in Brüssel (18. bis 20. Juli 1925).

Kurz nach dem Eisenbahnerkongress in Bellinzona traten die Strassenbahner in Brüssel zusammen, um ihre Angelegenheiten zu besprechen. Die Vorbereitung des Kongresses geschah in derselben Weise wie für Bellinzona. Berichte über den Einmannwagen, den Strassenbahn- und Autobus-Betrieb sowie eine ausführliche Uebersicht über Löhne und Arbeitsbedingungen der Strassenbahner wurden den Teilnehmern zeitig zugestellt. Die Referenten hatten ihre Leitsätze vorher eingesandt. Auf der Konferenz waren 9 Organisationen mit 169.900 Mitgliedern vertreten. Ausser den obenstehenden Fragen beschäftigte sie sich noch mit folgenden Angelegenheiten: Aktionsprogramm, Betriebsart und Betriebsmethoden, Beziehungen zwischen den Verkehrsunternehmungen, die gesetzlichen Bestimmungen für die Strassen- und Kleinbahnen und für das Personal, die 1. Maifeier und die Vereinheitlichung der Strassenbahnwagen und deren Einrichtung.

Ein Protokoll über die Konferenz wurde Ende 1925 in den drei Hauptsprachen herausgegeben.

Kapitel VI.

Aktionen.

Verfolgte oder in Kämpfe verwickelte Organisationen der Transportarbeiter oder anderer Berufsgruppen haben die I. T. F. in den Berichtsjahren 1924/25 in erhöhtem Masse um Unterstützung angegangen. Diesen Appellen konnte in den meisten Fällen Folge geleistet werden und es ist nicht selten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften mit zu verdanken, wenn ein Kampf durch ihr geschicktes Eingreifen zu einem günstigen Ausgang führte.

Wir sehen uns jedoch auch dieses Mal wieder veranlasst, auf Unterlassungssünden der Organisationen hinzuweisen. Vielfach geht beim Sekretariat ein Unterstützungsantrag im letzten Augenblick vor einem Kampfe, ja sogar erst nach Ausbruch eines solchen ein. Zudem fehlen oft die erforderlichen schriftlichen Unterlagen, die das Sekretariat instand setzen sollen, die in Frage kommenden Mitgliedsorganisationen über Art und Umfang des Kampfes zu informieren. Von den der I. T. F. angeschlossenen 83 Organisationen steht fortwährend mindestens eine in einer Bewegung, zu deren durchführung die Hilfe anderer Gewerkschaften nötig ist. Die angeschlossenen Verbände müssen daher in Zukunft mehr als bisher darauf achten, dass die statutenmässig festgelegten Vorbedingungen für eine Solidaritätsbekundung erfüllt werden.

Ferner macht sich stets dringender die Notwendigkeit der Schaffung eines internationalen Hilfsfonds geltend. Die Mittel der I. T. F. sind unzureichend, um einer im Kampfe stehenden angeschlossenen Organisation eine auch nur halbwegs genügende finanzielle Unterstützung zuteil werden zu lassen; wir sind deshalb gezwungen, von Fall zu Fall sofort an die Mitgliedsorganisationen zu appellieren. Praktisch bedeutet dies, dass ein solcher Appell immer wieder an dieselben Organisationen gerichtet wird und dass es stets dieselben wenigen Verbände sind, die dank ihrer höheren Beiträge anderen Organisationen helfen können.

I. AKTIONEN ALLGEMEINER ART.

A. Verfolgung angeschlossener Organisationen.

In der abgeschlossenen Berichtsperiode sind Mitgliedsorganisationen wiederholt an uns herangetreten mit der Bitte um materielle und moralische Hilfe gegen Verfolgungsmassnahmen, die seitens ihrer Regierungen gegen sie durchgeführt wurden. Es handelt sich hier nicht nur um die Organisationen Italiens und Ungarns, sondern auch um diejenigen der Balkanstaaten, der Randstaaten Russlands und um die Organisationen im nahen und fernen Osten.

Im Jahre 1925 ist eine bedeutende Summe (f. 5.500,—) zur Unterstützung der italienischen Gewerkschaftsbewegung aufgebracht worden, mit deren Verteilung Kollege Sardelli, Generalratsmitglied der I. T. F. betraut wurde (Verrechnung s. Kassenbericht Seite 87).

Als die faschistischen Behörden den italienischen Eisenbahner-Verband im Jahre 1925 aufhoben und dessen Führer inhaftierten, richteten wir uns mit einem Telegramm an Mussolini, worin wir gegen diese Massnahmen energisch protestierten. Wir erhielten darauf natürlich keine Antwort; unsere italienischen Freunde teilten uns aber mit, dass die Eisenbahnerführer unmittelbar nach diesem Telegramm freigelassen wurden. Nach dem Erlass des bekannten faschistischen Gewerkschaftsgesetzes im Herbst 1925 nahmen die Verfolgungen, denen der unserer Bewegung treu gebliebene Kern ausgesetzt war, schlimmere Formen an. Auf Bitten unserer Kameraden bereiste Nathans verschiedene Grossstädte Italiens, um die Verhältnisse unserer Organisationen und die Möglichkeit einer Unterstützung derselben zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde in einem ausführlichen Bericht niedergelegt, der vom Generalrat im Frühjahr 1926 behandelt wurde. Dieser kam zu den selben Schlussfolgerungen, die der Verfasser des Berichtes zum Ausdruck brachte. Die weiteren, in dieser Angelegenheit getroffenen Massnahmen sind nicht mehr in diesem Berichte zu behandeln.

Der ungarischen Transportarbeiter-Organisation wurde ausser moralischer Unterstützung durch Proteste bei den ungarischen Gesandtschaften in den verschiedenen Hauptstädten Europas gegen die Unterdrückung, finanzielle Hilfe gewährt. (s. Kassenbericht Seite 87).

Im Januar 1925 leitete Nathans im Auftrag der I. T. F. eine Untersuchung über die Verhältnisse bei den uns angeschlossenen ungarischen Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Strassenbahner-Organisationen ein. Es fanden mit jeder einzelnen Organisation, sowie mit dem ungarischen Gewerkschaftsbund Besprechungen statt. Die Frage des Koalitionsrechtes der Eisenbahner

bildete Gegenstand einer Besprechung mit dem Vorstand der sozialdemokratischen Partei Ungarns. Beim Gewerkschaftsbund drängte unser Vertreter auf eine Änderung der dort bestehenden Regelung, aufgrund welcher Kraftfahrer Mitglied des Metallarbeiter-Verbandes sein müssen. Diese Bestimmung bedeutet eine starke Hemmung in der Entwicklung des bei uns angeschlossenen ungarischen Transportarbeiter-Verbandes. Da in diesem Zustand keine Änderung eintrat und zudem, was erklärlich ist, eine besondere, ausserhalb des Gewerkschaftsbundes stehende Kraftfahrer-Organisation gegründet wurde, wandten wir uns im Frühjahr 1926 wiederholt an den Gewerkschaftsbund.

Im grossen und ganzen musste sich die moralische Unterstützung der Organisationen auf schriftliche, telegraphische oder mündliche Proteste beschränken. Dies gilt für die unterdrückten Organisationen der Arbeiter im allgemeinen und den Transportarbeiter- und Eisenbahner-Organisationen in Palästina, China, Japan, Britisch- und Niederländisch-Indien im besonderen. Die Organisationen dieser Länder werden entweder verboten oder es wird ihnen die Arbeit stark erschwert.

In diesem Zusammenhang sei noch auf die Bestrebungen der Regierungen und Arbeitgeber hingewiesen, um den internationalen Zusammenschluss der Organisationen unmöglich zu machen. Dass die Veröffentlichungen der I. T. F. von der Niederländisch-Indischen Regierung anscheinend als „Ruhe und Ordnung gefährdend“ unterschlagen und den Adressaten nicht zugestellt wurden, dass die dänischen Reeder in ihrer Zeitung nach einem Gesetze rufen, aufgrund dessen dänische Organisationen, die sich an eine, Direktiven herausgebende Internationale anschliessen, wegen Hochverrat verfolgt werden sollen, dass dem Generalsekretär der I. T. F. von der englischen Regierung die Einreise nach England verweigert wird, weil er die Verantwortung trägt für den während des Generalstreiks verhängten Boykotts über die für England bestimmte kontinentale Kohle, dass die estnische Regierung dem der I. T. F. angehörigen estnischen Eisenbahner-Verband offiziell verboten hat, weiterhin der I. T. F. anzugehören, das alles muss uns zur Warnung dienen und uns erkennen lassen, dass Mussolini's Praktiken, die gegen den internationalen Zusammenschluss der Arbeiter gerichtet sind, immer häufiger auch von den Regierungen anderer Länder übernommen werden. Schriftliche Proteste hiergegen, mögen sie direkt oder auch durch das Internationale Arbeitsamt erfolgen, dürften nicht genügen, um den Bestrebungen arbeiterfeindlicher Regierungen Einhalt zu gebieten.

B. Auswirkungen des Dawesplans.

Der Hamburger Kongress nahm zu dieser Frage folgende Resolution an:

„Der in Hamburg tagende Kongress der Internationalen

Transportarbeiter-Föderation hat die internationale Lage, wie sie durch den Krieg, die Friedensverträge und die kapitalistische Offensive geschaffen worden ist, geprüft. Er kann nicht umhin, auf die möglichen Wirkungen des Berichts der Sachverständigen hinzuweisen, die den Auftrag hatten, die Leistungsfähigkeit und die Fähigkeit Deutschlands zur Erfüllung der Reparationsforderungen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Der Kongress begreift vollkommen die Forderungen Frankreichs und Belgiens, soweit sie die Wiederaufrichtung ihrer zerstörten Gebiete betreffen, hält es aber für unvermeidlich, dass der Deutschland auferlegte Zwang zur Leistung solcher Reparationen zu einer weiteren Verschlechterung der Lebenslage des deutschen Proletariats und zu einer ernsthaften Gefährdung des Achtsturentages führen muss.

Der Kongress anerkennt die Bemühungen der englischen Arbeiterregierung, sowie der Regierungen von Frankreich und Belgien, die verhängnisvollen Folgen der Besetzung des Ruhr- und Rheingebietes zu überwinden.

Der Kongress stellt ferner die Bereitschaft der deutschen organisierten Arbeiter zu weitgehenden Konzessionen fest, um eine Beendigung des verhassten, in den besetzten Gebieten errichteten militärischen Regimes herbeizuführen und macht hinsichtlich der unvermeidlichen Folgen — sei es der uneingeschränkten oder nur teilweisen Durchführung — des Sachverständigenberichtes folgende Bemerkungen:

- 1.) Wir erheben Protest gegen die in Aussicht genommene Belastung, die Deutschland wirtschaftlich ruiniert und von der falschen Voraussetzung ausgeht, dass Deutschland allein für den Ausbruch und die Fortsetzung des Krieges verantwortlich ist.
- 2.) Da wir für die Sozialisierung der Verkehrsmittel eintreten, erheben wir nachdrücklichen Protest gegen den verhängnisvollen Vorschlag, die gut organisierten deutschen Reichsbahnen zu entstaatlichen und sie unter die Kontrolle alliierter Kapitalisten zu stellen.
- 3.) Die in dem Dawesbericht vorgeschlagenen Zahlungen werden den engverbundenen und in engem Zusammenwirken mit den alliierten Kapitalisten stehenden deutschen Kapitalisten Veranlassung geben, die Beseitigung des Achtsturentages zunächst in Deutschland zu fordern und diese Forderung wird später auch auf die alliierten und neutralen Länder ausgedehnt werden.
- 4.) Wir sind der Auffassung, dass in allen Ländern die Kriegskosten der besitzenden Klasse und zwar den Kapitalisten und Grossgrundbesitzern aufzubürden sind, da nur sie für den Krieg verantwortlich sind.

- 5.) Wir rufen die Transportarbeiter auf, sich weiter einzusetzen in dem Kampf gegen Faschismus, Gegenrevolution und Reaktion in allen Ländern und appellieren besonders an jene Teile, die sich infolge der von Moskau aus geleiteten Propaganda von ihren Mutterorganisationen losgelöst haben, die Einheit mit den der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen wiederherzustellen.“

Gemäss eines diesbezüglichen Beschlusses des Exekutiv-Komitees der I. T. F. hat sich das Sekretariat im Oktober 1924 an den I. G. B. gewandt mit der Bitte, eine Untersuchung über die Auswirkung der verschiedenen, aufgrund des Dawesgutachtens getroffenen Massnahmen einzuleiten.

Obwohl der I. G. B. seine Erhebung auf die vornehmlich in Betracht kommenden Länder (Deutschland, Belgien, Frankreich und Grossbritannien) beschränkt, hat er uns die erbetenen Angaben noch nicht verschaffen können.

C. Auslieferung der luxemburgischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1924 plante die luxemburgische Regierung die Vereinheitlichung des luxemburgischen Eisenbahnnetzes und dessen Ausbeutung durch eine Privatgesellschaft, deren Aktien sich hauptsächlich in Händen belgischer Grossbanken befinden. Gegen dieses Vorhaben leitete der vom Gewerkschaftsbund und der Arbeiterpartei unterstützte luxemburgische Eisenbahnverband eine erfolgreiche Aktion ein. Unter Anwesenheit des Kollegen Nathans fand am 29. November 1924 eine Sitzung in Brüssel statt, an der neben den luxemburgischen, auch die belgischen und französischen Kollegen teilnahmen und in welcher die zu ergreifenden Massnahmen besprochen wurden. Das Abkommen wurde dann in der Kammer mit 24 gegen 24 Stimmen in zweiter Lesung abgelehnt, die reaktionäre Regierung musste zurücktreten, die internationale Hochfinanz wurde besiegt.

Nach Ablauf der Aktion schrieb uns der luxemburgische Eisenbahnverband: „Das Resultat verdanken wir zu einem guten Teil den wertvollen Informationen, welche uns verschiedene, der I. T. F. angeschlossene Bruderverbände bereitwilligst zur Verfügung stellten.“

D. Bemühungen zugunsten der Opfer der Ruhraktion.

Infolge der von den deutschen Gewerkschaften geführten Aktion gegen die Besetzung des Ruhrgebiets durch ausländische Truppen sind eine grössere Anzahl Arbeiter, darunter viele Eisenbahner, verhaftet und verschiedene zu hohen Gefängnisstrafen verurteilt worden. Die Leitung des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands verfasste eine besondere Denkschrift, welche die Namen der verurteilten Eisenbahner und ihre angeblichen Straftaten aufführte. Diese Denkschrift wurde als Beilage

des Mitteilungsblattes im Mai 1924 von der I. T. F. herausgegeben und ferner von den betreffenden Schwesterorganisationen den Regierungen Belgiens, Frankreichs und Englands vorgelegt. Zu der bald darauf erfolgten Freilassung der Inhaftierten dürften auch die Denkschrift und die Bemühungen unserer Organisationen das ihrige beigetragen haben.

E. Bemühungen für das deutsche Eisenbahnpersonal in der Tschechoslowakei.

Der Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik beklagte sich wiederholt über Verfolgungsmassnahmen der tschechoslowakischen Regierung, die sich besonders gegen die deutschen Eisenbahner richteten. Das Verbandsorgan wurde im August 1925 beschlagnahmt, weil es sich in einem Artikel gegen diese Massnahmen wehrte.

Das Büro der I. T. F. versuchte, beide ihr angeschlossene Eisenbahner-Verbände zu veranlassen, gegen die Verfolgung gemeinsam Front zu machen. Die deutsche Organisation veranstaltete am 6. September 1925 in Aussig eine Protestversammlung, mit deren Zweck sich das Sekretariat, mit auf Grund der Besprechungen des Eisenbahnerkongresses in Bellinzona, einverstanden erklärte.

II. UNTERSTÜTZUNG BEI LOHNBEWEGUNGEN.

Da ausführliche Berichte über den Verlauf und Ausgang der Lohnbewegungen in den einzelnen Ländern bereits in den Veröffentlichungen der I. T. F. (Mitteilungsblatt und Pressebericht) enthalten sind, beschränken wir uns auf die nachstehenden kurzen Mitteilungen über die Fälle, in denen die I. T. F. eingegriffen hat.

1. Streik deutscher Seeleute in englischen Häfen.

Anfang Januar 1924 traten in verschiedenen englischen Häfen die Mannschaften dort liegender deutscher Schiffe zur Durchsetzung einer Lohnerhöhung in einen wilden Streik. Im Zusammenhang mit diesem Streik, der vom englischen Seeleute- und Heizerverband finanziell und moralisch unterstützt wurde, wandte sich der Deutsche Verkehrsbund an die I. T. F. mit der Bitte, einzugreifen. Auf ein diesbezügliches Ersuchen reiste der Generalsekretär mit je einem Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes und des damals noch nicht mit diesem verschmolzenen Deutschen Schifffahrtsbundes nach England, wo Verhandlungen mit Vertretern des englischen Seeleute- und Heizerverbandes stattfanden. Der Streik musste, ohne dass die deutschen Seeleute eine Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen erzielen konnten, abgebrochen werden.

2. Seelentstreik Lettland.

Anfang Januar 1924 brach im Rigaer Hafen ein Streik auf lettischen Dampfern aus. Die I. T. F. hat auf eine Bitte der lettischen Organisation hin den Boykott über nach Gent (Belgien) abgegangene Schiffe verhängt. Nach einigen Wochen wurde der Streik wegen der grossen Zahl Streikbrecher aufgehoben.

3. Hafentarbeiterstreik England.

Am Samstag nachmittag, den 16. Februar 1924 traten in England und Schottland 100 000 Hafentarbeiter wegen einer Forderung auf 2 Sch. Lohnerhöhung in einen Landesstreik. Nach einer Unterredung, die Generalsekretär Fimmen mit der Streikleitung hatte, wurden den angeschlossenen Organisationen sofort ausführliche Mitteilungen über die Lage und Aussichten des Streiks zugeschickt. Sie wurden aufgefordert, die nötigen Massnahmen zu treffen, gegebenenfalls aufs erste Zeichen hin die Arbeit auf Streikbrecherschiffen zu verweigern. Da der Streik bereits nach einigen Tagen mit einem Siege der englischen Hafentarbeiter endigte, ist ein direktes Eingreifen der I. T. F. und der ihr angeschlossenen Organisationen überflüssig geworden.

4. Bergarbeiterkampf Deutschland.

Während des Bergarbeiterkampfes in Deutschland (Mai 1924) fragte der angeschlossene Deutsche Eisenbahner-Verband beim Sekretariat der I. T. F. an, weshalb keine Solidaritätsaktion eingeleitet würde. Wir wandten uns daraufhin an den I. G. B., der uns mitteilte, dass er weder vom deutschen Gewerkschaftsbund noch von der Bergarbeiter-Internationale um Unterstützung ersucht wurde.

5. Streik der norwegischen Hafentarbeiter.

Während eines Streiks der norwegischen Hafentarbeiter im Februar 1924 wurde das Sekretariat der I. T. F. um ziemlich hohe finanzielle Unterstützung der streikenden Hafentarbeiter ersucht. Das Exekutiv-Komitee konnte dieser Bitte wegen unzureichender Mittel nicht entsprechen.

Die norwegischen Kollegen beklagten sich darüber, dass englische Seeleute und Heizer auf englischen Schiffen zu Lade- und Löscharbeiten herangezogen würden.

6. Kämpfe im Dünkirchener Hafen.

In der Berichtsperiode wurde die I. T. F. bei Konflikten im Dünkirchener Hafen von der dortigen Hafentarbeiterorganisation, die streng auf die Einhaltung der getroffenen Vereinbarungen besteht, um Hilfe angegangen. Die Schwierigkeit liegt hauptsächlich darin, dass es den Reedern möglich ist, ein Schiff, dessen Löschung im Dünkirchener Hafen verweigert wird, innerhalb

weniger Stunden an einen französischen Hafen oder nach Antwerpen zu dirigieren. Da solche Schiffe oft ausser der für Dünkirchen bestimmten Ladung auch eine solche für andere, in der Nähe liegende Häfen haben, entstehen leicht Konflikte. Es gelang nun, eine Vereinbarung zwischen den in Betracht kommenden französischen und belgischen Organisationen zu treffen, nach der für Dünkirchen bestimmte Ladungen in anderen Häfen nicht gelöscht werden. Bei der Drucklegung dieses Berichtes befinden sich die Dünkirchener Hafentarbeiter bereits seit Wochen im Ausstand; sie werden dabei von der I. T. F. und den ihr angeschlossenen Organisationen tatkräftig unterstützt.

7. Seeleute farbiger Rassen auf europäischen Schiffen.

Die I. T. F. wurde wiederholt, besonders seitens der deutschen Seeleute-Organisation um Material angegangen, um den Reedern bei ihren Versuchen, Schiffe mit farbigen Seeleuten zu bemannen, entgegenzutreten zu können. Wogegen sich die angeschlossenen Organisationen wenden ist nicht die Anmusterung farbiger Kollegen als solche, sondern gegen die Tatsache, dass die Reeder farbige Seeleute zu schlechteren Bedingungen als die europäischen Seeleute anmustern.

Da das Sekretariat in letzter Zeit mit den Organisationen ausserhalb des europäischen Kontinentes in regelmässiger Verbindung stand, war es ihm möglich, den betreffenden Organisationen das gewünschte Material zu verschaffen. Wir sind uns indessen wohl bewusst, dass der Kampf gegen die Verdrängung europäischer Seeleute nur dann mit Erfolg geführt werden kann, wenn dabei mit den Seeleute-Organisationen Japans, Chinas und Indiens aufs engste zusammengearbeitet wird.

8. Der Grosskampf der dänischen Arbeiterschaft.

In den ersten Tagen des Monats Januar 1925 erhielt die I. T. F. ein ausführliches Schreiben des ihr angeschlossenen dänischen Transportarbeiter-Verbandes, in dem darauf hingewiesen wurde, dass die Unternehmer Dänemarks eine allgemeine Herabsetzung der Löhne beabsichtigten und dass deshalb in den nächsten Monaten mit einem Generalstreik bzw. mit einer allgemeinen Aussperrung gerechnet werden müsse. Gleichzeitig wurde die I. T. F. ersucht, Hilfe zu leisten, falls es zu einem Kampfe kommen würde.

Das Sekretariat wurde dann von der dänischen Organisation über die Weiterentwicklung der Lage in vorbildlicher Weise regelmässig informiert.

Die Verhandlungen des dänischen Gewerkschaftsbundes mit den Vertretern der nationalen Arbeitgeber-Organisation verliefen ergebnislos. Diese ging schliesslich dazu über, verschiedene wichtige Arbeitergruppen auszusperrten, worunter auch ungelernete und Fabrikarbeiter, die dem der I. T. F. angeschlossenen Trans-

portarbeiterverband angehören. Die Transportarbeiter wurden jedoch an der Arbeit gelassen. Nun entspann sich ein Streit über die Frage, ob die Transportarbeiter in den Sympthiestreik treten sollten oder nicht. Man entschied sich für diesen; auch der Leiter des Transportarbeiterverbandes war dafür. In einer Konferenz zu Stockholm, an der ausser dem Generalsekretär der I. T. F. auch Vertreter der norwegischen, schwedischen und dänischen Transportarbeiter-Organisationen teilnahmen, wurde eingehend die Lage und die Möglichkeit internationaler Hilfeleistung erörtert. Kurz darauf hatte der Generalsekretär eine Besprechung mit der englischen Hafnarbeiter-Organisation, die besonders dafür in Betracht kam, in englischen Häfen die Löschung dänischer, mit Lebensmitteln beladenen Schiffen zu verhindern. Sie erklärte sich bereit, die erforderlichen Massnahmen zu treffen. Die Folge des Eingreifens der dänischen Transportarbeiter war, dass sich der Zentralverband der dänischen Unternehmer gezwungen sah, sich mit dem dänischen Gewerkschaftsbund wegen Beendigung der Aussperrung zu verständigen. Dem dänischen Transportarbeiterverbände und den der I. T. F. angeschlossenen Hafnarbeiter-Verbänden, die sich bereitwilligst in den Dienst der Sache stellten, ist es zu verdanken, dass der Grosskampf in Dänemark mit einem Sieg der Arbeiter endete. Besonders hervorgehoben sei noch die vorbildliche Haltung des dänischen, ebenfalls der I. T. F. angehörenden Heizerverbandes.

Kurz vor Ausbruch des Transportarbeiterstreiks gelang es ihm auf dem Verhandlungswege, nicht nur die Angriffe des Unternehmertums abzuwehren, sondern statt der verlangten 10%igen Lohnherabsetzung eine Lohnerhöhung von 5—6% sowie einige Verbesserungen hinsichtlich der Arbeitszeit durchzusetzen. Beim Zustandekommen des Tarifvertrages hatte der dänische Heizer-Verband ausdrücklich erklärt, dass er sich volle Bewegungsfreiheit im Falle eines Hafnarbeiterstreiks vorbehalte. Die dänischen Heizer setzten also ihre Erfolge aufs Spiel als sie in einen Sympthiestreik für die Hafnarbeiter traten.

Der dänische Transport- und Hafnarbeiter-Verband sandte der I. T. F. nach Beendigung des Kampfes folgendes Telegramm: „Der grosse dänische Arbeitskonflikt ist mit einem Sieg für die Arbeiter beendet worden. Dank Ihrer Hilfe haben Sie einen wichtigen Anteil an diesem Siege.“

Wir danken Ihnen herzlich. Zum ersten Mal ist bewiesen worden, dass interskandinavische und internationale Zusammenarbeit und Solidarität noch etwas anderes bedeuten als leere Worte und wichtig erscheinende Beschlüsse.

Die Arbeitgeber waren gezwungen, die Aussperrung aufzuheben, sodass die Arbeit am 8. Juni 6 Uhr morgens wieder beginnen kann; darüber hinaus haben sie sich verpflichtet, Streikbrecher und technische Nothilfen jeder Art aus den Betrieben auszuschalten.

Sie können deshalb die Blockade dänischer Schiffe von Montagmorgen den 8. Juni an aufheben.

Sollten Sie aufgrund der Ihrerseits geübten Solidarität in Schwierigkeiten geraten sein, so setzen Sie uns bitte davon in Kenntnis. Wir sind bereit, Gegendienste zu leisten und Sie können über uns verfügen wann Sie wollen.

Nochmals herzlichen Dank! Es lebe die internationale Zusammenarbeit zwischen dem Proletariat aller Länder!“

9. Abwehrstreik der schwedischen Seeleute und Heizer.

Die der I. T. F. angeschlossenen schwedischen Seeleute- und Heizerverbände führten vom Mai bis Juni 1925 einen Abwehrstreik gegen die schwedischen Reeder, die eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen einzuführen versuchten. Die I. T. F. hat mit allen Kräften dahin gewirkt, um das Laden und Löschen schwedischer Schiffe in kontinentalen Häfen sowie die Anmusterung auf solchen zu verhindern. Diese Aktion wurde durch den Umstand sehr erschwert, dass sich die Hafentarbeiter in Schweden infolge der bestehenden Verhältnisse nicht daran beteiligen konnten. Es ist trotzdem gelungen, die Aktion in verschiedenen kontinentalen Häfen teilweise durchzuführen. Der Kampf endete mit einem Teilerfolg.

Für die norwegische Hafentarbeiter-Organisation hatte die während des schwedischen Seeleutestreiks bekundete Solidarität noch eine weitere Folge. Die Unternehmer verklagten die Organisation auf Schadenersatz wegen Tarifvertragsbruches. Der Umstand, dass die I. T. F. dem norwegischen Verbands zweckdienliches Material verschaffte, hat dazu beigetragen, dass die Organisation freigesprochen wurde.

10. Griechischer Eisenbahnerstreik.

Weil die Verwaltung die Löhne herabsetzen und den Achtstundentag nicht durchführen wollte, traten die griechischen Eisenbahner am 8. März 1925 in den Streik. Durch die Gegenmassnahmen der Verwaltung (Entlassung, Entfernung aus den Dienstwohnungen, Nicht-Auszahlung der verschuldeten Gehälter u. s. w.) wurde der Verband stark geschädigt. Am 23. März wurde der Streik aufgehoben. Die Regierung stand dem Konflikt teilnahmslos gegenüber, obwohl der Ministerpräsident versprochen hatte, Massregelungen zu verhindern. Wir wandten uns mit einem telegraphischen Protest an den Ministerpräsidenten, der uns antwortete, dass er sein möglichstes tun werde, um die Anzahl der Entlassenen zu vermindern. Dem griechischen Verband wurden 10 000 Drachmen zwecks Aufrechterhaltung der Organisation übermittelt. Diese hat sich inzwischen wieder erholt.

11. Streik in der Fischerei Cuxhaven.

Die I. T. F. wurde ersucht, zur Unterstützung der sich im

Kampfe befindlichen Cuxhavener Fischdampferbesatzungen dafür zu sorgen, dass die fraglichen Fischdampfer in holländischen Häfen nicht mit Eis beliefert werden. Wir setzten uns dieserhalb mit der holländischen Hafenarbeiter-Organisation ins Benehmen, welche auch die erforderlichen Massnahmen durchführte. Nach drei Wochen wurde der Streik erfolgreich beendet.

12. Streik der englischen Bergarbeiter.

In der zweiten Hälfte des Monats Juli 1925 erhielt das Sekretariat gleichzeitig mit einem Schreiben des Internationalen Bergarbeiter-Verbandes vom 21. Juli einen Brief des Generalrates des englischen Trades Union Congress (Gewerkschaftsbund) vom 23. Juli, worin die I. T. F. auf den drohenden Konflikt in der englischen Bergwerksindustrie aufmerksam gemacht und ersucht wurde, die englischen Bergarbeiter im Falle eines Streikes oder einer Aussperrung durch die Verhinderung des Kohlentransportes vom Kontinent nach England zu unterstützen. In dem Brief der Bergarbeiter-Internationale wurde die I. T. F. ferner zu einer am 28. Juli in Paris stattfindenden Sitzung des Internationalen Komitees der Bergarbeiter-Internationale eingeladen, die sich mit der drohenden Lage in England beschäftigen sollte. Auf diese Einladung hin nahmen Cramp, der Vorsitzende der I. T. F. und Fimmen, Generalsekretär, an der Sitzung teil. Dort wurde seitens der Vertreter der verschiedenen Bergarbeiter-Organisationen nochmals dringend an die Solidarität der I. T. F. und der ihr angeschlossenen Organisationen appelliert, worauf die beiden Vertreter der I. T. F. versprachen, dass diese und die Mitgliedsorganisationen bei einem Kampfe ihr möglichstes zur Unterstützung der englischen Kameraden tun würden.

Sofort nach der Rückkehr, am 30. Juli, sandte das Sekretariat an die für einen Boykott zunächst in Betracht kommenden Organisationen, d. h. die Transportarbeiter-, Eisenbahner- und Seeleute-Organisationen Deutschlands, Hollands, Belgiens und Frankreichs, ein Schreiben, worin dieselben auf den drohenden Konflikt hingewiesen und gebeten wurden, die nötigen Massnahmen zu treffen, um gegebenenfalls den Export von Kohle aus kontinentalen Häfen nach England zu unterbinden.

Gleichzeitig wandte sich das Sekretariat an den Internationalen Gewerkschaftsbund und teilte diesem unter Hinweis auf die Tatsache, dass auch dieses Mal wieder die der I. T. F. angeschlossenen Transportarbeiter und Eisenbahner im Interesse anderer Teile der Arbeiterschaft in die Bresche zu springen hätten, mit, dass seitens des I. G. B. Massnahmen getroffen werden müssten, damit evtl. für die nötige finanzielle Unterstützung kämpfender und gemassregelter Transportarbeiter durch die übrige Arbeiterschaft Sorge getragen werde.

Die in Frage kommenden Organisationen der I. T. F. verspra-

chen, mit allen Kräften zu helfen, wiesen aber zum Teil auf die schwierige Lage im eigenen Lande hin und betonten ihrerseits die Notwendigkeit einer finanziellen Unterstützung durch die übrigen Verbände im Falle eines Kampfes und einer solidarischen Aktion der Transportarbeiter. Der I. G. B. versprach, die Frage der finanziellen Unterstützung in einer später stattfindenden Sitzung des Ausschusses zu besprechen, erkannte aber grundsätzlich seine Unterstützungspflicht gegenüber den Transportarbeitern an falls diese zugunsten anderer Teile der Gesamtarbeiterschaft zu kämpfen haben sollten.

Am 1. August erhielten wir von der Bergarbeiter-Internationale und dem uns angeschlossenen englischen Eisenbahner-Verband die telegraphische Nachricht, dass der Konflikt, der auf 1. August auszubrechen drohte, durch das Eingreifen der Regierung vorläufig um 14 Tage hinausgeschoben worden sei. Diese Tatsache wurde den angeschlossenen Organisationen sofort unter dem ausdrücklichen Hinweis bekanntgegeben, dass der Konflikt immer noch zum 15. August ausbrechen könne und deshalb auch weiter alle Massnahmen getroffen werden müssten, um den Transport kontinentaler Steinkohle nach England zu verhindern. Es kam aber durch die Gewährung einer Subvention an die englischen Grubenbesitzer bis zum 30. April 1926 und durch die Einsetzung einer Kommission, welche die Lage im englischen Bergbau untersuchen und die zu ihrer Hebung zu treffenden Massnahmen in Erwägung ziehen sollte, nicht zum Ausbruch des Konfliktes. Sowohl seitens der Bergarbeiter-Internationale als des englischen Generalrats der Gewerkschaften ging der I. T. F. ein Dankschreiben zu für die von ihr getroffenen Massnahmen und die dadurch zum Ausdruck gebrachte Solidarität der Transportarbeiter-Organisationen.

Ogleich der Konflikt vorläufig vermieden war, trug die I. T. F. der Tatsache Rechnung, dass es möglicherweise doch noch im Mai 1926 zum Kampfe kommen würde und dann die ihr angeschlossenen Organisationen zu einer Unterstützungsaktion für die englischen Bergarbeiter herangezogen werden müssten. Am 16. Januar 1926 wurden deshalb die Mitgliedsorganisationen unter Hinweis auf das Schreiben vom 30. Juli gebeten, mit Rücksicht auf den eventuellen Ausbruch eines Kampfes im Mai sofort die nötigen Massnahmen zu treffen und diese der I. T. F. bis 15. Februar bekanntzugeben. Ein Exemplar dieses Rundschreibens wurde auch dem englischen Bergarbeiterverband, dem Sekretariat der Bergarbeiter-Internationale und dem Generalrat des T. U. C. mit der Bitte zugeschickt, die I. T. F. so ausführlich wie möglich über die Entwicklung der Lage in England auf dem laufenden zu halten. Zum festgesetzten Termin gingen dem Sekretariat Briefe der Organisationen zu, worin diese wiederholt ihre Bereitschaft zur Unterstützung der englischen Bergarbeiter bekundeten, aber gleichzeitig nochmals

auf die bereits im vergangenen Jahre hingewiesenen Schwierigkeiten zurückkamen. Die I. T. F. wandte sich deshalb wiederholt an den I. G. B. mit der Bitte um finanzielle Unterstützung der Mitgliedsorganisationen der I. T. F. im Falle eines Kampfes. Die aus England erhaltenen Informationen blieben trotz wiederholten Anfragen spärlich und die vom I. G. B. erbetene finanzielle Hilfe wurde trotz wiederholter Bitte nicht zugesagt, resp. die nötigen Massnahmen zur Verleihung derselben wurden nicht getroffen.

In seiner Sitzung vom 1. und 2. April 1926 nahm der Generalrat der I. T. F. zu der Frage, dass es auf 1. Mai zum Ausbruch des Konfliktes kommen könnte, Stellung und bestätigte nochmals die bereits im Vorjahre in der Sitzung der Bergarbeiter-Internationale vom Vorsitzenden und Generalsekretär der I.T.F. abgegebene Erklärung bezüglich der Hilfeleistung an die englischen Grubenarbeiter durch die I. T. F. und ihre Verbände.

Die Lage in England spitzte sich immer mehr zu. Die Bergwerksbesitzer und Bergarbeiter kamen zu keiner Verständigung und diese wurden am 1. Mai ausgesperrt, weil sie nicht bereit waren, die von den Unternehmern gestellten Bedingungen, nämlich Herabsetzung der Löhne, Verlängerung der Arbeitszeit und sonstige Verschlechterungen des Tarifabkommens anzunehmen. Auf Beschluss des Generalrats des T. U. C. traten am 4. Mai die englischen Eisenbahner, Transportarbeiter und andere Arbeiterkategorien in den Generalstreik. Das Sekretariat der I. T. F. hat bereits auf den vorhergehenden Tag eine Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses einberufen, um die seitens der I. T. F. erforderlichen Massnahmen treffen zu können. Es lagen auch bereits telegraphische und schriftliche Aufforderungen der Bergarbeiter-Internationale, der zur I. T. F. gehörenden englischen Eisenbahner-Organisation und des Generalrats der englischen Gewerkschaften vor zur Unterstützung der englischen Bergarbeiter und der mit ihnen kämpfenden Arbeiter aus anderen Berufen. Am selben Tage noch, am 3. Mai, erging an die für die Boykottierung kontinentaler Kohle direkt in Frage kommenden Organisationen in Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und den skandinavischen Ländern die telegraphische und schriftliche Aufforderung zur Unterstützung der kämpfenden englischen Genossen

- 1.) den Export von Steinkohle nach England zu unterbinden,
- 2.) die Bebungung englischer Schiffe zu verhindern und
- 3.) die Anmusterung auf englischen Schiffen zu untersagen.

Die selbe Aufforderung wurde am nächsten Tage durch Rundschreiben an alle Mitgliedsorganisationen der I. T. F., und ausserdem telegraphisch an die Transportarbeiter-Organisationen in Amerika, Asien und Australien gerichtet. Den englischen Organisationen, nämlich dem Generalrat des T. U. C., der Bergarbeiter-Internationale, dem englischen Bergarbeiterverband und

den angeschlossenen englischen Transportarbeiter- und Eisenbahner-Organisationen wurden die Beschlüsse auf verschiedenen Wegen mitgeteilt und Abschriften der ausgegangenen Briefe und Rundschreiben zugeschickt; sie wurden ferner ersucht, das Sekretariat fortwährend über die Entwicklung der Dinge in England auf dem laufenden zu halten.

Während der ganzen Dauer des Generalstreiks stand die I. T. F. in schriftlicher und telegraphischer Verbindung mit den für die Durchführung der Beschlüsse zunächst in Frage kommenden Organisationen. Das Sekretariat hat ausserdem täglich einen Sonderbericht in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und holländischer Sprache herausgegeben, worin die angeschlossenen Verbände über die Entwicklung des Kampfes in England und über die Unterstützungsaktion auf dem Kontinente informiert wurden. Ferner konnten durch Rundfunk in deutscher, englischer, französischer und holländischer Sprache Nachrichten über den Stand der Aktion verbreitet werden.

Aus den Berichten der angeschlossenen Organisationen an das Sekretariat der I. T. F. ging hervor, dass nicht nur überall der Wille und die Bereitschaft zur Gewährung von Hilfe an die englischen Genossen vorhanden war, sondern dass sie auch ihr möglichstes taten, um die gefassten Beschlüsse durchzuführen. Auf Antrag der Bergarbeiter-Internationale fanden am 8. Mai Sitzungen des Komitees dieser Internationale und des Sekretariats der I. T. F. mit Vertretern der wichtigsten, für die englischen Bergarbeiter kämpfenden Organisationen statt. Aufgrund der in der I. T. F.-Sitzung gehaltenen Besprechungen wurden nicht nur die bisher vom Sekretariat erlassenen Aufforderungen bestätigt, sondern noch in dem Sinne erweitert, dass die angeschlossenen Organisationen aufgefordert wurden, ausser dem Kohlentransport möglichst auch die Verladung und den Transport anderer Waren nach England zu verhindern. In einer am nächsten Tage stattgefundenen gemeinsamen Sitzung mit dem Komitee der Bergarbeiter-Internationale, hat letztere die Beschlüsse der I. T. F. unterstützt, selber jedoch keine Beschlüsse betreffend die Unterstützung des Kampfes in England unterbreitet.

Als der Generalrat des T. U. C. am 12. Mai den Generalstreik abbrach, blieben die englischen Eisenbahner und Transportarbeiter im Kampf, um für die Aufnahme der Arbeit ihrer Mitglieder annehmbare Bedingungen zu erlangen. Zu ihrer Unterstützung setzten auch die Transportarbeiter-Organisationen auf dem Kontinent ihre Aktion im selben Umfange als zuvor fort und erst als am 15. Mai die Eisenbahner und am 17. Mai die Hafendarbeiter Englands die Arbeit wieder aufgenommen und erklärt hatten, wieder Steinkohle zu verarbeiten und zu transportieren, wurde seitens der I. T. F. den angeschlossenen Organisationen mitgeteilt, dass sie die Aktion ebenfalls einstellen sollten.

Es wäre unrichtig und ein Bluff, behaupten zu wollen, dass es

der I. T. F. und ihren Mitgliedsorganisationen gelungen sei, während des Generalstreiks und den ihm folgenden Tagen den Transport von Steinkohle und die Bebungung englischer Schiffe vollständig zu unterbinden. Dies ist gewiss nicht überall gelungen. Es kann aber konstatiert werden, dass die I. T. F. und ihre Organisationen ihr möglichstes getan haben und dass der Export von Steinkohle während des Generalstreiks so gut wie geruht und die Bebungung englischer Schiffe in kontinentalen Häfen nur ausnahmsweise stattgefunden hat. Die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Organisationen haben keinen Grund, sich ihrer Haltung während des Generalstreiks zu schämen, umso mehr da sie auch dieses Mal wieder allein im Kampfe standen.

13. Lohnbewegung in den deutschen Häfen.

Als wir Mitte August 1925 die Nachricht erhielten, dass in den deutschen Nord- und Ostseehäfen ein Lohnkampf bevorstehe, wandten wir uns sofort an die angeschlossenen Bruderorganisationen. Es kam jedoch nicht zum Streik, da die Arbeitgeber ihre Verschlechterungsanträge zurücknahmen und eine Lohnerrhöhung bewilligten.

14. Hafendarbeiter in Leixões.

Da die Hafendarbeiter in Leixões (Portugal) sich weigerten, nach 5 Uhr nachm. zu arbeiten, trat die Abteilung Seeleute des holländischen Transportarbeiterverbandes an uns heran mit der Bitte, mitzuteilen, ob in diesem Hafen gekämpft wurde; die holländischen Seeleute mussten nämlich Lade- und Löscharbeiten verrichten, weil keine Hafendarbeiter zur Verfügung standen. Da tatsächlich ein Konflikt im Gange war, forderte der holländische Verband seine Mitglieder auf, die Arbeit zu verweigern. Bedauerlicherweise hat uns der portugiesische Verband über den Ausgang des Kampfes keine Mitteilung gemacht.

VERSCHIEDENES.

Metallarbeiterstreik auf einer Schiffswerft in Rotterdam.

Während eines Streiks der auf einer grösseren holländischen Schiffswerft in Rotterdam beschäftigten Arbeiter richtete sich der holländische Metallarbeiter-Verband an die I. T. F. mit der Bitte, ein dort befindliches halbfertiges Schiff, das angeblich nach einem ausländischen Hafen zur Fertigstellung geschleppt werden sollte, festzuhalten. Es gelang, das Schiff mehrere Tage lang an der Ausfahrt zu verhindern.

Streik bei dem elektrischen Werk in Limerick.

Die irländische Gewerkschaftszentrale wandte sich an die I. T. F. mit der Bitte, zu verhindern, dass während des Streiks

in einem elektrischen Werk in Limerick (Irland) von Deutschland aus Material für die noch im Anbau befindliche Zentrale verladen oder verschifft wird. Es ist uns aber nicht gelungen, die Verladung und Verschiffung des Materials zu verhindern.

* *
*

Fast bei jedem Konflikte von internationaler Bedeutung erhielt das Sekretariat der I. T. F. Briefe von nicht angeschlossenen Organisationen, worin verlangt wurde, es solle im Interesse eines aufgenommenen oder drohenden Kampfes mit dahin wirken, dass die Einheit oder die Zusammenarbeit separater Transportarbeiter-Organisationen in dem einen oder anderen Lande gefördert wird. Dies trifft besonders auf holländische und französische Organisationen zu. Das Sekretariat hat sich in den betreffenden Fällen auf den Standpunkt gestellt, dass es bereit ist, sich soweit möglich in den Dienst der Einheit und ihrer Verwirklichung zu stellen, dass aber eine Periode des Kampfes seines Erachtens dazu am wenigsten geeignet ist.

Kapitel VII.

Beziehungen zu anderen Internationalen.

A. I. G. B. und Internationale Berufssekretariate.

In den Jahren 1924 und 1925 hat die I. T. F. mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den verschiedenen internationalen Berufssekretariaten, besonders mit den Internationalen der Bergarbeiter und Lebensmittelarbeiter, rege Verbindungen unterhalten.

Zu dem vom 2. bis 6. Juni 1924 in Wien stattgefundenen 3. ordentlichen Gewerkschafts-Kongress des I. G. B. und der ihm vorangegangenen Konferenz des Vorstandes des I. G. B. mit den internationalen Berufssekretariaten entsandte die I. T. F. eine aus den Kollegen Williams, Döring und Fimmen bestehende Delegation. Diese vertrat auf der Konferenz den Standpunkt, dass die internationalen Berufssekretariate in Zukunft grösseren Einfluss auf die Politik und die Tätigkeit des I. G. B. haben sollten. Die übergrosse Mehrzahl der Vertreter der Berufssekretariate war der selben Auffassung; dieser Umstand führte denn auch zur Annahme verschiedener provisorischer Entschliessungen über die organisatorische Verbindung zwischen dem I. G. B. und den Berufssekretariaten. Ferner ernannte die Konferenz drei Vertreter der Berufssekretariate, die fortan den Vorstandssitzungen mit beschliessender Stimme beiwohnen sollten, nämlich

A. J. Cook (Bergarbeiter); dieser wurde nach seinem Rücktritt als Sekretär der Bergarbeiter-Internationale durch *F. Hodges* ersetzt.

G. J. A. Smit (Privatangestellte) und
Edo Fimmen (Transportarbeiter).

Die von der Konferenz angenommenen Entschliessungen sowie die ernannten 3 Vertreter der internationalen Berufssekretariate wurden vom ordentlichen Kongress des I. G. B. bestätigt.

Einer zum 9. und 10. Oktober 1925 nach Amsterdam einberufenen Konferenz des I. G. B. mit Vertretern der internationalen Berufssekretariate, der Cramp, Brautigam, Moltmaker, Fimmen und Nathans als Vertreter der I. T. F. beiwohnten, wurden vom

Büro des I. G. B. ausgearbeitete Richtlinien über die Beziehungen zwischen dem I. G. B. und den internationalen Berufssekretariaten im Entwurf vorgelegt. Die Konferenz hielt jedoch den Vorschlag in seiner damaligen Form für unannehmbar und setzte eine von vier Vertretern der internationalen Berufssekretariate und dem Vorstände des I. G. B. zusammengesetzte Kommission ein zur Ausarbeitung eines neuen, sich lediglich auf die Regelung der Beziehungen zwischen dem I. G. B. und den internationalen Berufssekretariaten beschränkenden Vorschlages.

Das bereits vom Rom-Kongresse des I. G. B. eingesetzte Aktions-Komitee gegen den Krieg, in dem auch die I. T. F. durch ihren Generalsekretär vertreten ist, trat während der Berichtsperiode zweimal zusammen.

Zu einer für den 9. und 10. April 1926 vom I. G. B. in Sofia anberaumten gewerkschaftlichen Balkankonferenz hat die I. T. F. Fimmen entsandt. Die Konferenz leistete erfolgreiche Arbeit zur Stärkung und Vereinheitlichung der Gewerkschaftsbewegung auf dem Balkan; sofort nach der Konferenz wurden in Bulgarien die Verhandlungen zur Vereinheitlichung der auch dort gespaltenen Gewerkschaftsbewegung aufgenommen. Diese führten im Laufe des Monats Juli zur Verschmelzung der sich bisher bekämpfenden Richtungen.

Mit dem I. G. B. wurde sowohl schriftlich wie mündlich verhandelt über die Frage einer internationalen Regelung der Unterstützung für die Mitglieds-Organisationen der I. T. F., falls diese zur Erreichung der Ziele anderer Arbeitergruppen den Kampf aufnehmen müssen. Die Verhandlungen führten bisher leider zu keinem Ergebnis.

B. Bergarbeiter-Internationale.

Während der Berichtsperiode, ganz besonders aber in den letzten Monaten stand die I. T. F. mit der Bergarbeiter-Internationale im Hinblick auf den in der englischen Bergwerksindustrie drohenden Konflikt in enger Verbindung. Einer Einladung gemäss nahmen der Vorsitzende und der Generalsekretär an einer im Juli 1925 in Paris abgehaltenen Sitzung des Vorstandes der Bergarbeiter-Internationale teil. Am 9. Mai 1926 fand in Ostende eine gemeinsame Sitzung zwischen Vertretern von Mitglieds-Organisationen der I. T. F. und solchen der Bergarbeiter-Internationale statt (näheres siehe unter Kapitel VI: „Der Streik der englischen Bergarbeiter“).

C. Internationale der Lebens- und Genussmittel-Arbeiter.

Gemeinsam mit dem Vorstand der Internationale der Lebens- und Genussmittel-Arbeiter wurde an die Organisationen beider Internationalen ein Rundschreiben behufs gemeinsamer Er-

hebung über die Folgen des Tragens schwerer Lasten aus- geschickt. Das Ergebnis dieser Umfrage steht noch nicht fest. Ferner richteten wir uns gemeinsam an das Internationale Arbeitsamt und den Internationalen Gewerkschaftsbund, die uns ihre Unterstützung zusagten. Die Frage der Traglasten ist nun für die Tagesordnung der Arbeitskonferenz vom Jahre 1927 vor- gesehen worden.

Auf eine besondere Einladung hin wohnte Generalsekretär Fimmen dem im September 1925 in Kopenhagen abgehaltenen Kongresse dieser Internationale als Vertreter der I. T. F. bei. Das Verhältnis zwischen beiden Internationalen dürfte sich in Zukunft stets wirksamer und fruchtbringender gestalten.

D. Internationale Seeleute-Föderation (I. S. F.).

Mit dieser Internationale hatten wir in der abgeschlossenen Berichtsperiode keine offiziellen Verbindungen. Sie hat zudem, da ihr heute nur noch die Seeleute- und Heizer-Organisation Englands (National Sailors' and Firemen's Union), der ameri- kanische Seeleute-Verband (International Seamen's Union), dessen Mitgliederzahl und Einfluss stark zurückgegangen ist, und der dänische Verband des Bedienungspersonals (Dansk Sø-Restaurations Forbund) angehören, so gut wie jegliche Bedeutung verloren. Am 12. und 13. Juli 1925 fand in London eine Konferenz zwischen der I. T. F. und den der Internati- onalen Seeleute-Föderation angeschlossenen Verbänden statt (s. näheres Kapitel V).

Die Hoffnung, dass die Internationale Seeleute-Föderation nach dem Anfang August 1925 erfolgten Beitritt des englischen Seeleute- und Heizerverbandes zur I. T. F. ihre Scheinexistenz aufgeben würde, ist nicht in Erfüllung gegangen; dies dürfte durch den neuerdings erklärten Austritt dieser Organisation aus der I. T. F. noch länger auf sich warten lassen.

E. Internationale der Schiffsoffiziere und Maschinisten.

Während der vergangenen Berichtsperiode trat die I. T. F. resp. die Leitung ihrer Sektion Seeleute in enge Fühlung mit der Internationale der Schiffsoffiziere, die ihren Sitz in Antwerpen hat. Diese noch junge Internationale hat sich laut der Beschlüsse ihres 1925 in Paris abgehaltenen Kongresses praktisch mit dem Arbeitsprogramm der I. T. F. einverstanden erklärt. Hinsichtlich verschiedener, die Seeleute angehenden Fragen herrscht bei beiden Internationalen völlige Uebereinstimmung. Eine stets engere Zusammenarbeit mit dieser Internationale dürfte im Interesse eines erfolgreichen Kampfes der Seeleute für den Acht- stundentag von grösstem Nutzen sein.

F. Internationales Propaganda-Komitee der revolutionären Transportarbeiter.

Mit dem Internationalen Propaganda-Komitee der revolutionären Transportarbeiter, bezw. mit den ihm angeschlossenen russischen Verbänden der Transportarbeiter und Eisenbahner wurden in der abgeschlossenen Berichtsperiode zwecks gegenseitigen Austausches von Material, etc. regelmässige Verbindungen unterhalten. Das von den russischen Kollegen erhaltene Material ist den angeschlossenen Organisationen im Mitteilungsblatt zur Kenntnis gebracht worden.

Einladungen zu Kongressen der russischen Organisationen konnten nicht entsprochen werden. Vorschläge, die russischen Verbände zum Kongress der I. T. F. einzuladen, fanden nicht die zu ihrer Annahme erforderliche Unterstützung.