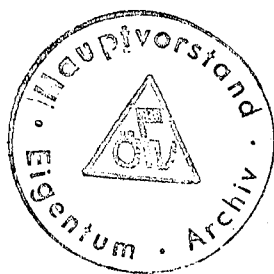
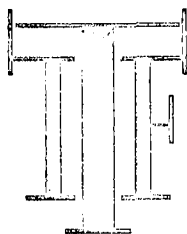


# GESCHÄFTS- UND KASSENBERICHT

DER I. T. F.  
ÜBER DIE JAHRE  
1935, 1936 und 1937

---



## Unsere Toten

Ein niederschmetternder Schlag traf die I.T.F., als am 28. Juli 1937 ihr stellvertretender Generalsekretär *N. Nathans* bei einem Flugzeugunglück auf grausame Art ums Leben kam. Durch seinen plötzlichen Tod war einem kostbaren Leben, welches gänzlich der internationalen Arbeiterbewegung gewidmet war, ein Ziel gesetzt.

Bereits vor dem Kriege bekundete *Nathans* für die I.T.F. grosses Interesse. Nach der im Jahre 1919 erfolgten Wiedererrichtung der I.T.F. nahm er ehrenamtlich einen tätigen Anteil an den Arbeiten des damals sehr schwach besetzten Sekretariats und im Jahre 1922. auf dem Wiener Kongress, wurde er einstimmig zum Sekretär der Eisenbahnersektion der I.T.F. gewählt; diese Funktion übte er bis zu seinem Tode mit der denkbar grössten Pflichterfüllung und zur Zufriedenheit aller aus. Im Jahre 1930 wurde ihm der Titel eines stellvertretenden Generalsekretärs verliehen.

Überall in der I.T.F. und insbesondere beim Eisenbahnpersonal sah man in ihm nicht nur den fleissigen und tüchtigen Arbeiter, sondern auch den gütigen Menschen und treuen Kameraden. Das Leid der Unterdrückten empfand er wie eigenes Leid; während einer Mission zugunsten der Unterbringung spanischer Kinder fand er den Tod.

Viele haben ihm auf seiner letzten Fahrt das Geleite gegeben. In der ganzen Welt, in den Reihen der Transportarbeiter und darüber hinaus hat man seiner als eines treuen Kämpfers für die Sache der Arbeiterklasse gedacht. Wir, die wir ihn seit einer langen Reihe von Jahren aus nächster Nähe kennen, schreiben dieses letzte Abschiedswort mit betrübtem Herzen. Keiner, der ihn gekannt hat, wird ihn je vergessen. Sein Leben, das so jäh geendet, ist nicht vergebens gewesen. In der Geschichte der I.T.F. wird sein Name für immer fortleben.

Im Zusammenhang mit dem Ableben *Nathans*' hat das Exekutivkomitee der I.T.F. zum Andenken an die verstorbenen Pioniere der I.T.F. — und dabei dachte es insbesondere an den 1933 verstorbenen Vorsitzenden *C. T. Cramp* und an *N. Nathans* — einen Fonds unter dem Namen Pionierfonds gestiftet, in den alljährlich ein Beitrag eingezahlt werden wird. Aus diesem Fonds sollen die Mittel genommen werden, um jedes Jahr einigen jungen Mitgliedern von der I.T.F. angeschlossenen Organisationen die Gelegenheit zu verschaffen, während einiger Monate im Büro der I.T.F. die internationale Arbeit anschaulich kennen zu lernen. Das Exekutiv-

komitee war sich bewusst, damit im Sinne dieser beiden verstorbenen Kameraden zu handeln, welche der internationalen Bewegung mit Leib und Seele ergeben waren und die nichts lieber wünschten, als dass sich in allen Ländern eine grosse Zahl von Kollegen finden würde, die mit der Arbeit der Internationale vertraut sind.

Ausser einem ihrer höchsten Angestellten verlor die I.T.F. in den letzten drei Jahren auch noch verschiedene andere hervorragende Persönlichkeiten.

Nach langer Krankheit starb *Chr. Mahlman*, der Leiter des belgischen Transportarbeiter-Verbandes, der seit 1921 im Generalrat und seit 1930 im Exekutivkomitee der I.T.F. Sitz hatte. Des weiteren vertrat er die I.T.F. in der „Joint Maritime Commission“ des Internationalen Arbeitsamtes.

Mit Mahlman ging ein Mann von grosser Erfahrung und umfangreichem Wissen in bezug auf internationale Fragen dahin, ein scharfsinniger Denker und ein tüchtiger Organisator. Auch er war ein treuer Kamerad. In der Leitung der I.T.F. wird er schmerzlich vermisst.

Zu unserem Leidwesen müssen wir auch den Tod von *Robert Williams* erwähnen, welcher während der Jahre 1919 bis 1925 Vorsitzender der I.T.F. war und der bei der Wiedererrichtung nach dem Kriege eine solch hervorragende Rolle spielte. Ohne ihn wäre die so rasche Wiedererrichtung und der so schnelle Ausbau unserer Internationale kaum denkbar gewesen.

Des weiteren sind uns einige in den angeschlossenen Organisationen führende Persönlichkeiten, die zugleich international eine Rolle spielten, durch den Tod entrissen worden. Wir nennen:

*Sigurd Forbord*, Vorsitzender des norwegischen Transportarbeiter-Verbandes;

*Arthur W. Petch*, Kassierer des englischen Verbandes der Kleinhandelsangestellten;

*Thorvald Pedersen*, Leiter der Kraftfahrer-Abteilung des dänischen Verbandes für Transport- und ungelernete Arbeiter;

*George Gunning*, stellvertretender Generalsekretär des englischen Seeleute-Verbandes;

*A. Bruge*, Mitglied des Hauptvorstandes der französischen Eisenbahner-Föderation.

Wir wollen jedoch an dieser Stelle nicht nur derer gedenken, die in der Internationale in den Vordergrund traten, sondern auch der vielen weniger bekannten Kameraden, die den angeschlossenen

Organisationen und damit der I.T.F. entrissen wurden. Wir wollen auch im besondern das Andenken der vielen Hunderttausende ehren, welche den mörderischen Bomben, Giftgasen und dem Blei und Stahl der faschistischen und nationalsozialistischen Eindringlinge in Abessinien, Spanien und China zum Opfer fielen, während wir zum Schluss in dem einen Namen:

*H. Wiechmann*, Kämpfer für die Freiheit der Danziger Arbeiter, der auf feigherzige Weise entführt und ermordet wurde, derer gedenken wollen, die in Kerkern und Konzentrationslagern in Deutschland, Italien und Österreich als Opfer blutiger Rachsucht umgebracht worden sind, weil sie den Grundsätzen des internationalen Sozialismus treu geblieben waren.

Indem wir ihr Andenken ehren, legen wir Zeugnis ab, dass wir der Sache, für die sie fielen, treu dienen werden. Und wir versprechen, dass wir nicht eher ruhen werden, als bis die Verbrechen, die an unseren Mitkämpfern begangen wurden, gerächt sein werden.



## Einleitung

Wieder ist es unsere Aufgabe, über die Tätigkeit der I.T.F. während eines Zeitraums von drei Jahren Bericht zu erstatten.

Nie war die Pflicht mühseliger als heute, in einer Zeit, wo an verschiedenen Fronten der Krieg wütet und man sich eigentlich darüber wundern muss, dass in der übrigen Welt der bewaffnete Friede noch nicht dem totalen Krieg Platz gemacht hat.

Nichts scheint so unberechenbar und doch so wahrscheinlich, dass es nicht schon über Nacht eintreten könnte. Eine Mannigfaltigkeit von Ereignissen und Spannungen benimmt einem fast den Atem, scheint einen aber auch gegen weitere Schläge immun zu machen.

Das Interesse für das Weltgeschehen, obwohl noch nie so rege gehalten, nimmt in der grossen Masse stets mehr ab, weil sie gewissermassen übersättigt und weil sie sich bewusst wird, dass nicht rechtzeitig Massnahmen getroffen oder durchgeführt wurden, um der Politik der Überraschungen ein Ende zu machen. Man erinnere sich nur an das Entsetzen und die Entrüstung, die sich der Welt bemächtigten, als in Italien Matteotti ermordet wurde, als in Deutschland die Judenverfolgung einsetzte, und bedenke, welchen Eindruck es hinterliess, als nach der Überrumpelung Österreichs in Wien zahllose Menschen, vor allem Juden, ihrem Leben ein Ende machten.

In die Zwischenzeit fällt der Einbruch Italiens in Abessinien, der von Deutschland und Italien angestiftete und offen unterstützte Aufstand der Rebellengeneräle in Spanien, die Unterseeboot-Angriffe im Mittelländischen Meer und der Einfall Japans in China. Die Rückwirkung, die diese Gewalttaten verursacht haben, ist stets schwächer geworden, auch das Interesse für andere Probleme, wie Danzig, Griechenland, Litauen-Polen, Estland, Brasilien, Mexiko, Palästina etc., schwand mehr und mehr, so dass man sich allmählich nur noch auf ein flüchtiges Lesen der Telegramme im Morgenblatt beschränkt.

Und doch ist es Pflicht der internationalen Arbeiterbewegung, sich intensiv mit allen diesen Problemen zu befassen. Auch die Länder mit autoritärer Regierung haben eine Arbeiterschaft. Und ist die I.T.F. auch nur ein internationales Berufssekretariat, so blicken doch in allen diesen Ländern die Verfolgten und Unterdrückten, die, welche früher der I.T.F. angehörten und sich auch heute noch zu ihr rechnen, voll Erwartung, Hoffnung und Vertrauen zu unserer Internationale auf.

Ergriffen vom Leid dieser Millionen und angerufen von denjenigen, die sich in ihrem gerechten Kampfe an die I.T.F. um Hilfe wandten, haben wir in den drei Jahren, die seit dem Kopenhagener Kongress verflossen sind, an dem uns aufgetragenen Werke weiter gearbeitet.

Da wir nicht in Einzelheiten eintreten können, wollen wir nur sagen, dass wir nach Massgabe unserer Kräfte auf jedem Gebiet alles getan haben, um die Hilfe zu verleihen, um die wir gebeten wurden.

Wir haben unsere direkt auf der Hand liegenden Pflichten jedoch nie aus dem Auge verloren. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist eine Einrichtung der Arbeiterbewegung in der erster Linie zur Aufgabe hat, ihren Mitgliedsorganisationen in ihrem Kampfe für die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Mitglieder beizustehen. Die I.T.F. muss daher einerseits eine Quelle bestmöglicher Aufklärung auf dem Gebiete sein, auf dem sich die angeschlossenen Verbände bewegen — welches Gebiet, das Verkehrswesen im weitesten Sinne des Wortes, wahrlich nicht von geringem Umfang und nicht wenig einschneidenden Änderungen unterworfen ist — andererseits muss sie den Mitgliedsverbänden beistehen und sie dazu anspornen, die Lebenslage ihrer Mitglieder zu heben und sie auf den höchstmöglichen internationalen Stand zu bringen, wobei sie nicht zuletzt auch die Aufgabe hat, die internationale Sozialgesetzgebung zu fördern und auf Einräumung eines internationalen Mitspracherechtes hinzusteuern.

Wiewohl wir die Unvollkommenheiten, die unserer Arbeit noch anhaften, keineswegs verkennen, glauben wir doch, sagen zu dürfen, dass wir den Anforderungen, die man auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Aktion und dem der internationalen Gesetzgebung an uns gestellt hat, entsprochen haben. Davon mögen die verschiedenen, sich auf die Arbeit der Sektionen beziehenden Kapitel Zeugnis ablegen.

Während diese Arbeit naturgemäss im Vordergrund stand, hat die I.T.F., getreu ihrem Grundsatz und getreu der in ihren Satzungen niedergelegten Aufgabe, einen nicht geringen Teil ihrer Kräfte für den Kampf gegen den Faschismus und Nationalsozialismus, gegen Krieg und Unterdrückung aufwenden müssen. Die I.T.F. hat seit ihrer Wiedererrichtung im Jahre 1919 versucht, ihrer Aufgabe auf diesen Gebieten gerecht zu werden und es kann ihr kein Vorwurf gemacht werden, wenn ihre Macht und ihr Einfluss nicht dazu ausgereicht haben, alles das zu erreichen, was sie sich als Ziel gesetzt hat. Mehr hätte vielleicht erreicht werden können, wenn

die Auffassungen der I.T.F. bereits Gemeingut der ganzen Arbeiterbewegung geworden wären.

Da hier und da Stimmen laut werden, wir sollten unsere Tätigkeit in der Hinsicht einschränken, ist es angebracht, noch einmal der Frage auf den Grund zu gehen, weshalb es Aufgabe und Pflicht der internationalen Gewerkschaftsbewegung ist, sich auf diesem Gebiet zu betätigen.

Schon bald nach ihrer Verkündung hat die I.T.F. den Kampf gegen die Friedensverträge aufgenommen, nicht nur, weil diese keine Gewähr für den Frieden boten, sondern auch weil sie den Lebensstandard der Arbeiterschaft in den besiegten und in den Sieger-Ländern gefährdeten und einem freien internationalen Warenaustausch im Wege standen.

Die Regierungen und Mächte, die für die Friedensverträge verantwortlich sind, haben es unterlassen, den Völkerbund zu einem Organ zu machen, das die internationale Solidarität und die Wohlfahrt aller Länder erstrebt; sie haben den verhängnisvollen Kampf um die Oberherrschaft, den Besitz von Rohstoffen und Absatzgebieten fortgesetzt mit der Folge, dass bei denjenigen, die nach dem Kriege von 1914/18 glaubten, zu kurz gekommen zu sein, die Lust nach Beherrschung und Ausbeutung anderer Länder und Völker grossgezogen wurde. So fanden, nach den früher misslungenen Versuchen und infolge der Weltkrise, die 1929 eingesetzt hat, die vom deutschen Grosskapital unterstützten und unterhaltenen Nationalsozialisten einen reichen Nährboden für ihr demagogisches Treiben, das sich in erster Linie gegen die Friedensverträge richtete. Es gelang ihnen, nicht nur bei vielen durch den Krieg und seine Folgen entwurzelten Schichten, sondern auch bei den durch Not und Elend demoralisierten deutschen Arbeitern Fuss zu fassen.

Die Machtergreifung der Nationalsozialisten in Deutschland machte einem zügellosen Chauvinismus freie Bahn; es folgte eine Missachtung internationaler Verträge und Verpflichtungen und ein wahnsinniges Wettrüsten, worunter heute die Welt schwer gebückt geht. Gegen die schwächeren Gegner wird rohe Gewalt angewandt, wobei man darauf spekuliert, dass andere Länder nicht intervenieren werden. Oder, wie sich einmal ein Mitglied unseres Exekutivkomitees ausdrückte: „Der Nationalsozialismus kennt keine Verantwortlichkeit — er hat alles auf eine Karte gesetzt; er handelt und lässt die Verantwortung für seine Handlungen andere tragen; er verlässt sich darauf, dass diese genug Verantwortungsgefühl besitzen werden, um keinen Krieg zu entfesseln“.

Der Nationalsozialismus musste aus Deutschland wieder einen

imperialistischen Staat machen. Das erste, was die neuen Herrscher taten, war die Abschaffung der demokratischen Einrichtungen, die Vernichtung der Arbeiterbewegung und der pazifistischen Bewegung — die Vertreibung der Juden, so schrecklich sie auch ist, bedeutet im Vergleich dazu nur eine Geringfügigkeit. Diese Bewegungen hatten international gegen die Friedensverträge gekämpft und zu einer beträchtlichen Milderung derselben, mit der Aussicht auf restlose Aufhebung der erschwerenden Bestimmungen, beigetragen: wollten doch diese Bewegungen den Frieden, nicht Ersetzung der Verträge durch andere, gleichartige, von anderen, nämlich deutschen Interessen diktierte Verträge. Nur autoritäre Staaten können Bestialitäten, wie ein Deutschland, ein Italien und ein Japan, ausüben, denn in ihren Ländern ist von vornherein jeder Widerstand unmöglich, im Keime erstickt.

Dass Faschismus und Nationalsozialismus Krieg bedeuten, braucht nicht mehr bewiesen zu werden. Dass sie Ausbeutung und Unterjochung anderer Völker bedeuten, ebensowenig. Dass sie die eigenen Arbeiter ausbeuten, um gegen Rohmaterial für ihre Rüstungsindustrie Waren zu Dumpingpreisen auf den Weltmarkt zu schleudern, ist allgemein bekannt.

Und wenn der Krieg ausbricht? Jener Krieg, der wahrlich nicht um Demokratie oder Diktatur geführt wird! Bietet er dann die Aussicht auf Lösung der Probleme, um die man ihn führen wird?

Der Krieg bringt diese Lösung nicht. Denn die Zeit des schrankenlosen Kapitalismus ist vorbei. Der Imperialismus befindet sich in seiner letzten Phase. Beweist nicht der Widerstand Abessinians, Spaniens und Chinas gegen seine ihnen weitaus überlegenen Gegner die Richtigkeit des Grundsatzes, dass die Unterwerfung, also der Versuch zur Unterdrückung und Ausbeutung fremder Völker stets schwieriger wird und stets weniger lohnend? Was auch das Ergebnis eines Völkerkrieges sein mag, er wird Diktatur und Imperialismus ein Ende machen. Womit aber nicht gesagt sein soll, dass die Arbeiterklasse etwa einen neuen Weltkrieg wünscht oder gar dazu aufmuntern würde. Uns dessen wohl bewusst, was für die Menschheit, für die Arbeiterklasse in ihrem weiteren Kampfe auf dem Spiele steht, haben wir jeden Versuch zur Schwächung der Macht der autoritären Staaten unterstützt. Mag auch in den Diktaturländern die Arbeiterbewegung zu Boden geschlagen sein, die Arbeiterklasse als solche kann nicht ausgerottet, der internationale Sozialismus kann aus den Herzen der Arbeiter in den autoritären Staaten nicht ausgetrieben werden. Die Tatsache, dass Hunderttausende wegen politischer Vergehen in den Kerkern und Konzentrationslagern schmachten, ist ein Be-



weis dafür, dass die faschistischen und nationalsozialistischen Prinzipien nicht allgemein akzeptiert wurden, dass man sich der Diktatur nicht unterworfen hat.

Nicht auf dem Wege des Krieges wünschen wir ein Ende der Diktaturen, sondern durch Unterstützung der Kräfte, die sich im Inlande gegen die Diktatur auflehnen, eine Unterstützung, die, sollte es unverhofft doch zum Kriege kommen, auch zu einem baldigen Zusammenbruch beitragen dürfte.

Wenn also die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihre Hand von den Arbeitern der unterdrückten Länder, die sich an sie um Beistand wenden, nicht zurückzieht, dann wird diese Unterstützung einmal verliehen, um den Krieg und dessen Folgen zu bekämpfen, des weiteren auch um den Wiederaufbau der Gewerkschaftsbewegung in diesen Ländern zu fördern und bereitzustehen, wenn die Stunde geschlagen hat. Und daher ist der Kampf, den wir führen, ein wirtschaftlicher und ein politischer zugleich.

In dem dem Kopenhagener Kongresse unterbreiteten Bericht konnte bereits von einer langsamen Besserung der Wirtschaftslage, einer Zunahme des internationalen Handels und einer grösseren Arbeitsgelegenheit gesprochen werden. Diese Aufwärtsbewegung hat auch in den Jahren 1935, 1936 und 1937 angehalten. Zu einem nicht geringen Teil ist diese Verbesserung zweifelsohne dem besseren Geschäftsgang als Folge der Wiederaufrüstung zuzuschreiben, andererseits jedoch haben die hauptsächlich von den Diktaturstaaten getroffenen autarkischen Massnahmen hemmend gewirkt. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass im September 1936 der Goldblock, zu dem nur noch 2 Länder — Holland und die Schweiz — gehörten, die noch Goldwährung nach dem Vorkriegsstand hatten, auseinanderfiel mit einer Abwertung im Gefolge, die sich auf den internationalen Handel günstig auswirkte.

Die Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat sich natürlich auch im Transport- und Verkehrsgewerbe geltend gemacht. Allgemein gesprochen haben sich die Verluste der Eisenbahnen allmählich in Gewinne verwandelt; dasselbe trifft auf die Schifffahrt zu, die eine recht lange Depression durchgemacht hat. Was die andern Verkehrsmittel betrifft, so ist noch stets eine Zunahme der Kraftwagen, des Strassenverkehrs und damit der Zahl derjenigen festzustellen, die in diesem Gewerbebezug ihr Arbeitsfeld haben. Die gleiche Entwicklung vollzieht sich in der Luftfahrt, die jedoch im Vergleich mit den übrigen Verkehrsmitteln eine geringe Rolle spielt; zudem haftet der Förderung des Zivilluftverkehrs stets das böse Omen der Förderung militärischer Zwecke an. Auch die

Binnenschifffahrt hat, wahrscheinlich im geringsten Masse, aus der Verkehrszunahme Nutzen gezogen, während der mehr von den Strassenbahnen und Autobussen bewältigte Personen-Nahverkehr zu sehr von den wirtschaftlichen Verhältnissen in den betreffenden Gebieten abhängig ist, als dass ein allgemeiner Überblick über die Lage dieser Verkehrsmittel vermittelt werden könnte. Die Zunahme der Schifffahrt und Binnenschifffahrt brachte natürlich auch für die Hafendarbeiter, die eine Reihe von Jahren hindurch von der Krise schwer mitgenommen wurden, bessere Arbeitsmöglichkeiten.

Bei dieser allgemeinen, wenn auch ungenügenden Besserung liegt es auf der Hand, dass in den der I.T.F. angeschlossenen Ländern fast über die ganze Linie eine erhöhte gewerkschaftliche Aktivität einsetzte, die im allgemeinen auch den in Frage kommenden Arbeitern Vorteile brachte. Soweit uns darüber Angaben zur Verfügung standen, haben wir die von unseren Mitgliedsverbänden erzielten Resultate in einer besonderen Übersicht verarbeitet. So viel steht fest, dass unsere Organisationen so gut wie überall zur Offensive geschritten sind.

Mussten wir eingangs dieser Einleitung, wo wir uns über die internationale Lage als solche verbreiteten, recht düstere Töne anschlagen, so können wir am Schlusse — Ende gut, alles gut! — doch auf Lichtblicke hinweisen. Ist es auch noch nicht möglich gewesen, Faschismus und Nationalsozialismus in den Diktaturstaaten zurückzudrängen, in den freien Ländern haben diese Richtungen durch bereits erfolgte Kraftproben stark an Bedeutung eingebüsst und vor allem in den Ländern, in denen die Arbeiterbewegung das Staatsruder in Händen hat, oder in der Regierung überwiegenden Einfluss besitzt, ist es gelungen, die Krise auf energischste zu bekämpfen und damit den Richtungen, die auf ein autoritäres Staatswesen hinzielen, am stärksten Abbruch zu tun. Wir denken hier an erster Stelle an die skandinavischen Staaten und an Neuseeland, deren Krisenpolitik zu einer allgemeinen Hebung der Volkswohlfahrt geführt hat. Durch diese Beispiele sollte sich die internationale Arbeiterbewegung veranlasst sehen — und es hat sich gezeigt, dass sie sich dieser Pflicht auch bewusst ist — überall energische Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit zu fordern, umsomehr, da sich seit Ende 1937 im Geschäftsleben ein Rückgang bemerkbar macht.

\* \* \*

Die erhöhte Tätigkeit der angeschlossenen Organisationen führte fast durchweg zu einer Zunahme der Mitgliederzahl und in einem einzigen Land, Frankreich, darf man diese Zunahme

sogar als ungeheuer bezeichnen. Diese gewaltige Verstärkung der französischen Gewerkschaftsbewegung ist eine Folge der Einheit, die die politische Entwicklung in sich schloss, der Schaffung der Volksfront als Verteidigungsmittel gegen die reaktionären und faschistischen Mächte, die den Versuch gewagt hatten, die Macht an sich zu reißen.

Wir haben in unserem Berichte versucht, über die Arbeit der I.T.F. in den verflossenen 3 Jahren ein Bild zu vermitteln. Das Urteil darüber überlassen wir den angeschlossenen Organisationen und insbesondere den Kongressdelegierten.

In dem Zeitabschnitt, dem wir entgegengehen, wird sich die Art unserer Arbeit nicht viel unterscheiden von dem, was sie in der Vergangenheit gewesen ist. Wir werden aber auf Grund lehrreicher Erfahrungen versuchen müssen, unsere Arbeit noch besser zu tun. Soweit dazu seine Mithilfe nötig ist, wird sie uns der Kongress gewiss nicht versagen.

Noch eine Bemerkung möchten wir zur Frage der Propaganda machen. Eine Reihe von Ländern und Organisationen, die auf Grund ihrer Einstellung als zu uns gehörig anzusehen sind, stehen noch ausserhalb der I.T.F. Sie wurden ständig über die Arbeit der I.T.F. unterrichtet, doch dieses Mittel reichte offenbar nicht aus, um sie zum Anschluss zu bewegen. Und doch wäre in der gegenwärtigen schweren Zeit unserer Arbeit und unserem Kampfe nichts mehr förderlich als eine Erweiterung unserer Einflussphäre. Daher wollen wir unsere Einleitung schliessen mit dem Wunsche, dass vom Kongress der I.T.F. eine solche Kraft ausgehen und dass er die nötigen organisatorischen Mittel bewilligen möge, damit die in sämtlichen Weltteilen dafür in Betracht kommende Organisationen aus dem Transport- und Verkehrsgewerbe der I.T.F. beitreten, im Interesse der Transportarbeiter aller Länder und im Interesse eines glücklichen Ausgangs des schweren Kampfes, den die Arbeiterklasse gegen Krieg und Unterdrückung zu führen hat.



# Kapitel I

## Verwaltungsorgane der I. T. F.

### A. Kongress

Auf Wunsch des Prager Kongresses sollte der IX. Kongress der I.T.F. in Spanien, wenn möglich in Madrid, tagen, infolge der Ereignisse in Spanien jedoch und nachdem wir uns mit den angeschlossenen Organisationen in genanntem Lande darüber beraten hatten, beschloss der Generalrat, von der Ausführung des fraglichen Beschlusses Abstand zu nehmen und die dänischen Kollegen zu bitten, den Kongress in Kopenhagen zu empfangen, welcher Bitte recht gerne entsprochen wurde.

Daraufhin wurde der IX. Kongress der I. T. F. vom 18. bis 24. August 1935 in einem der Säle des dänischen Reichstagsgebäudes in Kopenhagen abgehalten. Den Vorsitz führte Kollege Ch. Lindley. Es waren 144 Delegierte von 51 angeschlossenen Organisationen in 22 Ländern anwesend, ferner Vertreter der dänischen Regierung, der Kopenhagener Gemeindeverwaltung, des dänischen Gewerkschaftsbundes, des Internationalen Gewerkschaftsbundes, des Internationalen Arbeitsamtes und einiger internationaler Berufssekretariate. Zu erwähnen ist noch, dass auch einige Vertreter aus Deutschland und Österreich anwesend waren.

Gelegentlich des Kongresses fanden Sonderkonferenzen der Eisenbahner, Hafentarbeiter, Seeleute, Kraftfahrer und der Strassenbahner statt.

Es war ein ergreifender Moment, als ein österreichischer Vertreter die I.T.F.-Flagge, die seine Organisation im Jahre 1927 erhalten hatte und die aus den Händen der Austrofaschisten gerettet wurde, der I.T.F. wieder überreichte, damit sie solange aufgehoben werde, bis die Umstände erlauben, dass sie eine freie österreichische Arbeiterschaft wieder in ihren Demonstrationen mitführen können.

Der Geschäfts- und Kassenbericht wurde einstimmig angenommen. Die Frage des Kampfes gegen Faschismus und Kriegsgefahr wurde in geschlossener Sitzung behandelt. Es war gerade in dem Augenblick, wo man sich auf den Einfall Italiens in Abessinien gefasst machte und es wurde für notwendig erachtet, dass die Spitzen der internationalen Arbeiterbewegung energische Massnahmen ergreifen. Daher wurde folgende Entschliessung angenommen:

„Der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der die Kriegsgefahr eingehend behandelt und festgestellt hat, dass die Lage ausserordentlich ernst ist, vertritt die Auffassung, dass alles getan werden muss, um einen neuen Krieg zu verhindern, für welchen Zweck die I.T.F. ihre volle Mitwirkung zusagt.

Da die Arbeiterschaft einer der wichtigsten Vorkämpfer für den Frieden ist und sein muss, beschliesst die Internationale Transportarbeiter-Föderation, sich an den Internationalen Gewerkschaftsbund und an die Sozialistische Arbeiter-Internationale zu wenden mit der Bitte, Vertreter aller angeschlossenen Organisationen zu einer Konferenz einzuberufen, die gleichzeitig mit einer Sitzung des Völkerbundsrats, der sich zur Frage des italienisch-abessinischen Konfliktes aussprechen wird, in Genf tagen soll. Die Konferenz müsste eine besondere Kommission zu der Sitzung des Völkerbundes entsenden, um dort mit aller Energie die Forderung der Arbeiterschaft auf Wahrung des Friedens zu vertreten“.

Die vom Kongresse in Prag i. J. 1932 eingesetzte Kommission, welche die Beitragsfrage zu untersuchen hatte, teilte in einem Berichte mit, dass im Hinblick auf die internationale Lage vorläufig von einer Beitragserhöhung und der Gründung eines internationalen Kampf-Fonds abgesehen werden müsste.

Dem Kongress wurde ein Bericht über die Koordination der Verkehrsmittel vorgelegt, der zu einer ausführlichen Diskussion und zu der Schlussfolgerung Anlass gab, dass das Sekretariat mit der Sammlung und Veröffentlichung von Informationen fortfahren solle.

Von den eingereichten Anträgen ist der vom englischen Transportarbeiterverband zu erwähnen, der auf die Zentralisierung der internationalen Gewerkschaftsbewegung hinzielte. Da diese Frage nicht nur die I.T.F. und die übrigen Berufssekretariate, sondern in erster Linie den I.G.B. interessierte, wurde sie an den Generalrat zur weiteren Beratung überwiesen.

Die Einteilung des Generalrats nach Ländern wurde etwas geändert.

Ein Antrag, wonach das Sekretariat der I.T.F. nach Brüssel verlegt werden sollte, wurde abgelehnt und der Kongress beschloss einstimmig, es in Amsterdam zu belassen.

Die beiden Sekretäre wurden einstimmig wiedergewählt. Es wurde beschlossen, den nächsten Kongress wenn möglich in Spanien abzuhalten.

## B. Generalrat

Auf dem Kongresse in Kopenhagen erfolgten einige Änderungen in der Zusammenstellung des Generalrats.

Beschlossen wurde, den Sitz Italiens einstweilen aufzuheben. An die Stelle von A. G. Walkden (Eisenbahngestellte, Grossbritannien) trat J. Marchbank (Eisenbahner, Grossbritannien), E. Bevin (Transportarbeiter, Grossbritannien) wurde durch W. R. Spence (Seeleute, Grossbritannien), B. König (Österreich) durch R. Bratschi (Eisenbahner, Schweiz), K. Hamada (Seeleute, Japan) durch M. Yonekubo (dito) ersetzt.

Im Laufe der Berichtsperiode erfolgten noch zwei Änderungen: Chr. Mahlman (Transportarbeiter, Belgien) verstarb; seinen Sitz nahm G. Lambert (Eisenbahner, Belgien) ein, während die Mitgliedschaft M. Yonekubos mit dem Austritt seiner Organisation aus der I.T.F. hinfällig wurde.

Ch. Lindley wurde wieder zum Vorsitzenden der I.T.F. gewählt, zum 2. Vorsitzenden J. Marchbank.

Ende Dezember 1937 setzte sich der Generalrat folgendermassen zusammen:

*Grossbritannien, Irland, Kanada, Neuseeland, Palästina, Rhodesien und Trinidad.*

Eisenbahner: J. Marchbank (Stellvertreter: A. G. Walkden).

Andere Transportarbeiter: W. R. Spence (Stellvertreter: E. Bevin).

*Skandinavische Länder und Finnland.*

Ch. Lindley (Stellvertreter: Ch. Vejre).

*Belgien und Holland.*

G. Lambert (Nachfolger von Chr. Mahlman).

*Frankreich, Luxemburg und Italien.*

J. Jarrigion (Stellvertreter: E. Jaccoud).

*Tschechoslowakei und Balkanstaaten.*

V. Brodecký (Stellvertreter: E. Grünzner).

*Österreich, Schweiz und Ungarn.*

R. Bratschi (Stellvertreter: B. König).

*Polen und Randstaaten.*

K. Maxamin (kein Stellvertreter).

*Spanien und Lateinamerika.*

Trifón Gómez (Stellvertreter: Carlos Hernández).

## *Sekretariat.*

Edo Fimmen, Generalsekretär.

Durch den Tod von Nathans ist der Posten des stellvertretenden Generalsekretärs, der von Amtswegen im Generalrat einen Sitz hat, frei geworden.

Sitzungen des Generalrats fanden am 16. und 17. und 22. und 23. August 1935 in Kopenhagen, am 13. und 14. Februar 1936 in Amsterdam und am 28. und 29. Juni 1937 in Paris statt. Der letzten Sitzung wohnte eine Abordnung der spanischen angeschlossenen Organisationen bei.

Wir möchten diese Übersicht nicht abschliessen, ohne den Kollegen Walkden, Bevin, Sardelli und König, die kürzere oder längere Zeit hindurch Mitglieder des Generalrats waren und die Arbeit der I.T.F. durch ihre wertvollen Ratschläge gefördert haben, unsern Dank auszusprechen.

Sardelli, König und Walkden wurde bei ihrem Abschied in Kopenhagen ein silberner Becher als Erinnerung an ihre Tätigkeit für die I.T.F. geschenkt.

Sämtliche Mitglieder und Ersatzmitglieder im Generalrat erhielten jeweils alle auf die Arbeit im Generalrat und Exekutivkomitee Bezug habenden Schriftstücke.

## *C. Exekutivkomitee*

Durch die Änderungen in der Zusammensetzung des Generalrats waren die Kollegen A. G. Walkden und B. König im Exekutivkomitee nicht wieder wählbar; an ihrer Stelle wurden die Kollegen J. Marchbank und Trifón Gómez gewählt. Im Oktober 1935 verchied Kollege Chr. Mahlman. Laut Beschluss des Generalrats und im Einvernehmen mit den belgischen und holländischen Organisationen trat R. Bratschi an seine Stelle.

In diesem Zusammenhang ist noch zu bemerken, dass sich herausgestellt hat, dass die Satzungen der I.T.F., soweit eine Ersatzwahl von Mitgliedern des Exekutivkomitees in Frage kommt, undeutlich sind, sodass eine neue Fassung des betreffenden Artikels notwendig ist.

Am Ende der Berichtsperiode war das Exekutivkomitee wie folgt zusammengestellt: Ch. Lindley (Vorsitzender), J. Marchbank (2. Vorsitzender), J. Jarrigion, T. Gómez, R. Bratschi, Edo Fimmen (Generalsekretär).

Folgende Sitzungen wurden abgehalten: am 16., 17. und 18. April 1935, 20. und 21. Mai, 13. und 14. Oktober 1936, 16. und

17. Februar, 15. und 16. November 1937, alle in Amsterdam. An der Sitzung vom 16. und 17. Februar 1937 nahm das Generalratsmitglied M. Yonekubo, der sich gerade in Europa aufhielt, teil.

#### D. *Geschäftsführender Ausschuss*

Im Geschäftsführenden Ausschuss traten einige Änderungen ein. Durch seine Wahl in den Rotterdamer Stadtrat legte J. Brautigam sein Amt als Vorsitzender seiner Organisation nieder. An seine Stelle im Geschäftsführenden Ausschuss trat A. Kievit; auch H. van Dugteren trat zurück, als er zum Kassierer des holländischen Gewerkschaftsbundes gewählt wurde. Er wurde durch J. van der Meulen ersetzt.

Abgesehen von einer kurzen Pause gehörte Brautigam seit 1919 dem Geschäftsführenden Ausschuss ununterbrochen an. Auf den Sitzungen dieses Ausschusses, des Exekutivkomitees und des Generalrates, sowie auf den Konferenzen und Kongressen der I.T.F. erfreuten sich seine Ausführungen stets eines aufmerksamen Interesses und fanden immer gute Aufnahme. Sein Rücktritt lässt daher in den Verwaltungskörperschaften der I.T.F. eine Lücke entstehen, die nicht so bald wieder ausgefüllt werden wird. Wir danken ihm für die der I.T.F. geleisteten Dienste.

Nach dem Tode von Nathans (der Geschäftsführende Ausschuss besteht aus je einem Vertreter der beiden holländischen Mitgliedsverbände der I.T.F. und ihren beiden Sekretären) wurde beschlossen, J. H. Oldenbroek, der in der Sitzung des Exekutivkomitees vom 15. und 16. November 1937 zum Assistenten des Generalsekretärs ernannt wurde, zu den Ausschuss-Sitzungen hinzuzuziehen.

Die beiden holländischen Organisationen sind gegenwärtig in genanntem Ausschuss vertreten durch die Kollegen P. Moltmaker und A. Kievit und deren Stellvertreter G. Joustra und J. van der Meulen.

Der Geschäftsführende Ausschuss tritt in der Regel monatlich einmal zusammen, wonach seine Beschlüsse den Mitgliedern des Exekutivkomitees mitgeteilt werden. Die Ausschuss-Mitglieder wohnen den Sitzungen des Generalrats und des Exekutivkomitees mit beratender Stimme bei.

#### E. *Revisionskommission*

Da Kollege H. van Dugteren aus dem Dienste seiner Organisation ausgeschieden war, trat an seine Stelle in der Revisionskommission der neue Kassierer des holländischen Transport-



arbeiter-Verbandes. Th. Smeding. Der Ausschuss wird nunmehr gebildet aus: F. P. A. Landskroon und Th. Smeding, Kassierer des holländischen Eisen- und Strassenbahnerverbandes, bzw. des holländischen Transportarbeiterverbandes. Die dem Exekutivkomitee alljährlich unterbreiteten Berichte der Kommission sind dem Kassenbericht beigefügt.



## Kapitel II

### Angeschlossene Organisationen

Am 1. Januar 1938 gehörten der I.T.F. 76 Organisationen aus 32 Ländern mit einem Gesamtbestand von 1.991.417 Mitgliedern an.

Am 1. Januar 1935, also am Anfang der Berichtsperiode, bestand die I.T.F. aus 79 Organisationen bei einer Gesamtmitgliederzahl von 1.534.437.

Es sind ihr zwar ein Dutzend Organisationen beigetreten, anderseits mussten aber 15 ausscheiden. Hierzu ist zu bemerken, dass unter diesen 15 vier waren, die sich zu einer Föderation zusammenschlossen, um sich dann wieder in die I.T.F. aufnehmen zu lassen; eine weitere hat sich mit einer Mitgliedsorganisation der I.T.F. verschmolzen. Es kann daher eigentlich nicht von einem Rückgang der Anzahl Organisationen gesprochen werden.

Besieht man sich näher die Gründe, die zum Austritt oder zur Streichung aus der Mitgliedsliste führten, so muss festgestellt werden, dass diese im allgemeinen in den inneren politischen Verhältnissen des betreffenden Landes zu suchen sind, Unzufriedenheit mit der Arbeit oder der Führung der I.T.F. also keineswegs Anlass dazu war.

Die folgenden Organisationen sind der I.T.F. beigetreten:

<i>Land</i>	<i>Organisation</i>	<i>Datum</i>	<i>Bemerkungen</i>
Estland	Eesti Meremeeste Ühing	1.4.1935	Ursprünglich schloss sich der estländische Heizerverband an, der aber noch 1935 zu einer allgemeinen Seemannsgewerkschaft ausgebaut wurde.
Palästina	Palestine Seamen's Union	1.7.1935	
China	Chinese Seamen's Union	1.10.1935	
Danzig	Allgemeiner Arbeitnehmersverband der Freien Stadt Danzig	1.1.1936	
Finnland	Finlands Transportarbetareförbund	1.1.1936	
Tschechoslowakei	Jednotný Svaz soukromých Zaměstnanců v CSR	1.1.1937	
Dänemark	Sofyrbødernes Forbund i Danmark	1.1.1937	
Suriname	Surinaamse Sjouwersbond	1.1.1937	
Argentinien	Federación Obrera Marítima	1.7.1937	1934 gestrichen, weil sie nicht von sich hören liessen, aber auf ihre Bitte hin ab 1.7.1937 wieder Mitglied.

<i>Land</i>	<i>Organisation</i>	<i>Datum</i>	<i>Bemerkungen</i>
Neuseeland	New Zealand Locomotive Engineers, Firemen and Cleaners' Association	1.7.1937	Dieser Organisation war Beitritt gesetzlich verboten; sandte früher eine Geldspende. Inzwischen hat die dortige Arbeiterregierung das betreffende Gesetz wieder aufgehoben.
Britisch-Indien	All-India Seamen's Federation	1.9.1937	Dieser neugegründeten Organisation gehören die früheren 4 I.T.F.-Verbände an.
Ecuador	Sociedad Unión de Chóferes del Pichincha	1.1.1938	

Gestrichen wurden folgende Organisationen:

<i>Land</i>	<i>Organisation</i>	<i>Datum</i>	<i>Bemerkungen</i>
Bulgarien	Union des Cheminots bulgares	1.1.1935	In nationalistisches Fahrwasser geraten.
Island	Verkamannafélagid Dagsbrún	31.12.1935	Verbindung abgebrochen.
Kuba	Gremio Estibadores y Braceros de la Marina	31.12.1935	Ausgetreten.
	Unión General de Organizaciones Obreras Maritimas	31.12.1935	Aufgelöst.
Britisch-Indien	Bengal Mariners' Union	31.12.1935	Diese 4 Organisationen sind Mitglied der Britisch-Indischen Seeleute-Föderation geworden, die der I.T.F. beigetreten ist.
	Indian Seamen's Union (Kalkutta)	31.12.1935	
	National Seamen's Union of India (Bombay)	31.8.1937	
	Indian Quarter Masters' Union	31.12.1935	
Danzig	Allgemeiner Arbeitnehmerverband der Freien Stadt Danzig	31.12.1936	dem Terror der Nationalsozialisten erlegen.
	Verband Danziger Eisenbahn- und Hafenausschussbediensteter	31.12.1936	
Niederlande	Fédération Panhellénique des Cheminots	31.12.1936	Durch Regierung Existenz unmöglich gemacht.
Norwegen	Jernbanenes Kontorspersonales Forbund	31.12.1936	Hat sich mit der allgemeinen Organisation verschmolzen.
Estland	Eesti Raudteelaste Keskühing	31.12.1936	Aufgehoben.
Rumänien	Uniunea Generală a Sindicatelor de Călești din România	31.12.1936	Wurde von der Regierung verboten.
Litauen	Nihon Kaikin Kumiai	30.9.1937	Ausgetreten wegen der politischen Zustände.

Die 12 neuen Organisationen brachten zum 1. Januar 1938 einen Mitgliederzuwachs von 37.681 <sup>1)</sup> Köpfen, während die 15 ausgeschiedenen am 1. Januar 1935 mit einem Gesamtmitgliederbestand von 101.148 <sup>2)</sup> aufgeführt waren. Der Unterschied in den Mitgliederzahlen der ausgeschiedenen und der neu hinzugekommenen Organisationen ergibt für die I.T.F. einen Mitgliederrückgang von 63.467.

Wenn aber trotzdem der Mitgliederbestand noch bedeutend zugenommen hat, dann ist diese Zunahme in der Steigerung der Mitgliederzahl der Organisationen zu suchen, die sowohl am Anfang, wie am Ende der Berichtsperiode der I.T.F. angehörten. Es ist daher auch erfreulich, dass bei einem grossen Teil der Mitgliedsverbände ein mehr oder weniger starker Zuwachs zu verzeichnen ist; von den Verbänden aber, die einen Mitgliederschwund aufweisen, kann gesagt werden, dass dieser Rückgang von recht geringem Ausmass war und, soweit es sich um Eisenbahnerorganisationen handelt, hauptsächlich durch Personalabbau entstanden ist, sodass eine Anzahl Mitglieder zwangsläufig gestrichen werden musste.

Noch eine Bemerkung ist hier am Platze. Der Mitgliederstand der I.T.F. würde ein noch günstigeres Bild vermitteln, wenn ihr nicht einige Organisationen mit einer niedrigeren Anzahl Mitglieder als sie tatsächlich haben, angeschlossen wären. Angeschlossen oder nicht, auch diese Transportarbeiter sind ein Bestandteil der Macht, welche die I.T.F. darstellt.

Im übrigen verweisen wir auf die ausführliche Aufstellung, aus der alle Organisationen ersichtlich sind, welche der I.T.F. in der Berichtsperiode angehört haben, sowie deren Mitgliederzahlen am Anfang der Jahre 1935, 1936, 1937 und 1938.

An Versuchen, um Organisationen, die unserer Internationale noch nicht angehören, zum Anschlusse zu bewegen, hat es wahrlich nicht gefehlt. Soweit sich das Sekretariat der I.T.F. Adressen von ihr nicht angeschlossenen Organisationen von Transport- und Verkehrsarbeitern beschaffen konnte oder solche bereits besass, hat es diese stets mit den Veröffentlichungen der I.T.F. beliefert und keine Gelegenheit unbenutzt verstreichen lassen, um auf die besondere Arbeit der I.T.F. für die einzelnen Berufsgruppen aus dem Transport- und Verkehrsgewerbe hinzuweisen und dabei zu betonen,

<sup>1)</sup> Nicht einbegriffen 1.000 Mitglieder des Danziger Verbandes, der vor dem 1. Januar 1938 aufgelöst wurde.

<sup>2)</sup> Nicht einbegriffen 1.000 Mitglieder des Danziger Verbandes, der nach dem 1. Januar 1935 beirat, ebensowenig der Mitgliederbestand des bulgarischen Eisenbahnerverbandes, dessen Anzahl vom 1. Januar 1935 nicht im vorigen Bericht angegeben war.

wie wünschenswert, ja notwendig es ist, dass sie unserer Internationale beitreten.

Es ist bei uns auch schon mal die Frage aufgetaucht, ob es nicht besser wäre, die Lieferung unserer Veröffentlichungen an die nicht angeschlossenen Verbände einzustellen; dies ist aber schwer durchführbar, weil es sich in der Regel um einen Austausch mit der Zeitung der betreffenden Organisation handelt.

Obgleich uns, wie obige Aufstellung zeigt, verschiedene Organisationen beigetreten sind, können wir mit dem Resultat gar nicht zufrieden sein, vor allem dann nicht, wenn wir bedenken, dass es in Australien, Neuseeland, Nord-, Mittel- und Südamerika und Südafrika eine Reihe von Organisationen gibt, die uns für ihr Fernbleiben aus unserer Internationale, und dies in der heutigen Zeit, in der internationaler Zusammenschluss mehr denn je geboten ist, keinen klaren Grund angeben, ausser gelegentlich Gründe finanzieller Natur.

Wie dem auch sei, Tatsache ist, dass uns ausserhalb Europas noch recht viel zu tun übrig bleibt, sodass wieder die Frage aufgeworfen werden muss, ob nicht der Augenblick gekommen wäre, in dem an die Ausführung des schon gefassten Beschlusses zur Errichtung von Zweigsekretariaten der I.T.F. in den verschiedenen Erdteilen gedacht werden kann. Mit Hilfe solcher Zweigsekretariate würde der Austausch von Informationen und Gedanken bedeutend erleichtert; auch würden die Beziehungen der angeschlossenen Organisationen untereinander in jeder Hinsicht enger und besser werden.

In den verflossenen 3 Jahren, über die sich unser Bericht erstreckt, standen wir mit 33 Organisationen in 15 Ländern wegen der Anschlussfrage in Briefwechsel, ein Briefwechsel, der in 8 Fällen den gewünschten Erfolg hatte.

### *Bildliche Zeichen für Berufe*

Wie in unserm Adressbuch haben wir auch in der Mitgliederliste bildliche Zeichen verwandt, um anzudeuten, welche Gruppen von Transport- und Verkehrsarbeitern von den der I.T.F. angeschlossenen Verbänden organisiert werden. Denn mit einem Stichwort wird die Art der Organisation nur sehr unvollständig gekennzeichnet. Damit soll nicht gesagt sein, dass das System der Bildzeichen vollkommen sei, aber auf jeden Fall ist es bedeutend besser.

Natüremässig sind lediglich Transport- und Verkehrsarbeiter berücksichtigt, sodass hinsichtlich der Verbände, die auch andere Gruppen organisieren und somit nicht in der vollen Stärke ihres Mitgliederbestandes angeschlossenen sind, solche Gruppen, die nicht in der I.T.F. sind, ausser Betracht gelassen wurden.

Einige Zeichen sind allgemeine Andeutungen, wie ♣ (alle Kategorien des Eisenbahnpersonals), ♠ (alle Kategorien der Kraftfahrer), ⊗ (verschiedene Kategorien Transportarbeiter), ♣ (Seeleute aller Kategorien).

Es sei jedoch bemerkt, dass die Anwendung der allgemeinen Zeichen nicht bedeutet, dass die betreffende Organisation alle Gruppen umfasst, die damit angedeutet werden könnten. Das allgemeine Eisenbahnerzeichen beispielsweise muss auch für einen Eisenbahnerverband verwandt werden, der kein Lokomotivpersonal oder Beamte und Aufsichtspersonal umfasst, oder aber lediglich einen Teil derselben. Dies ist wohl die einzig mögliche Methode, da andernfalls die Anzahl der zu verwendenden Zeichen ganz erheblich steigen würde. Soweit es sich als notwendig erwies, wurde jedoch in Fussnoten eine nähere Erläuterung gegeben.

Nachstehend eine Angabe aller verwandten Bildzeichen mit Nennung der entsprechenden Gruppen.

1. ♣ Alle Kategorien von Eisenbahnern (ausschliesslich Schlaf- und Speisewagenpersonal) bzw. alle Kategorien von Eisenbahnern mit Ausnahme des Lokomotivpersonals und oder der Beamten. Da das Schlaf- und Speisewagenpersonal nicht einheitlich organisiert ist, wird es besonders aufgeführt.
2. ♣ ⊗ Lokomotivpersonal und Triebwagenführer.
3. ♣ / Eisenbahnbeamte.
4. ♣ × Schlaf- und Speisewagenpersonal.
5. ⊗ Transportarbeiter, soweit sie nicht unter eine der nachstehenden Gruppen fallen, wie Kutscher, Zeitungsträger usw.
6. ♣ Alle Kategorien von Kraftfahrern (Lastwagen-, Kraftdroschken- u. Autobusführer) bzw. nur Lastwagenführer.
7. ♣ Autobusführer und Schaffner.
8. ♣ Strassenbahnpersonal.
9. / Binnenschiffahrtspersonal.
10. ♣ Hafenarbeiter.
11. ⊞ Speditionspersonal bei grossen Kaufhäusern, Genossenschaften usw., Lagerhauspersonal, Gepäckträger u. Möbeltransportarbeiter.
12. ♣ Seeleute aller Kategorien.
13. ♣ ⊗ Maschinenpersonal.
14. ♣ × Bedienungspersonal.
15. ♣ Seefischer.
16. ♣ Luftfahrtpersonal einschl. des Flugplatzpersonals.

# Mitgliederstand der angeschlossenen Organisationen von 1935 bis 1938

Land	Organisationen	1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Argentinien	Unión Ferroviaria, Sociedad de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles $\Psi + \times$ . . . . .	66,703	69,802	70 243	68,100
	"La Fraternidad" Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras $\Psi$ . . . . .	12,000	12,000	12,000	12,000
Belgien	Federación Obrera Marítima $\mathcal{E}$ . . . . .	—	—	— <sup>1)</sup>	3,000 <sup>2)</sup>
	Syndicat National du Personnel des Chemins de fer, Postes, Téléphones, Télégraphes, Marine et Aéronautique de Belgique $\Psi + \times + \mathcal{E} + \dagger$ . . . . .	41,135	38,023	32 243	33,353
	Belgische Transportarbeidersbond $\otimes + \mathcal{P} + \mathcal{L} + \mathcal{E} + \leftarrow$ . . . . .	26,960	26,897	27,606	29,200
	Centrale Belge du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus $\mathcal{P} + \Psi$ . . . . .	10,000	10,000	10 000	10,000
British-Indien	All-India Railwaymen's Federation $\Psi$ . . . . .	110,000	48 750	48,750	78,545
	Bengal Mariners' Union $\mathcal{E}$ . . . . .	1,000	— <sup>2)</sup>	—	—
	Indian Seamen's Union (Calcutta) $\mathcal{E}$ . . . . .	20,000	— <sup>2)</sup>	—	—
	National Seamen's Union of India (Bombay) $\mathcal{E}$ . . . . .	15,000	8,670	8,670 <sup>2)</sup>	—
	Indian Quarter Masters' Union $\mathcal{E}$ . . . . .	1,800	— <sup>2)</sup>	—	—
	All-India Seamen's Federation $\mathcal{E}$ . . . . .	—	—	—	— <sup>3)</sup> 15,000 <sup>*)</sup>
	Union des Cheminots bulgares . . . . .	— <sup>1)</sup>	—	—	—
China	Chinese Seamen's Union $\mathcal{E}$ . . . . .	— <sup>2)</sup>	10 000	10,000	10,000 <sup>*)</sup>
	Dansk Jernbaneforbund $\Psi + \mathcal{E}$ . . . . .	7,500	7,200	7,197	7,185
Dänemark	Dansk Lokomotivmands Forening $\Psi$ . . . . .	1,785	1 785	1,785	1,800
	Dansk Arbejdsmands Forbund $\otimes + \mathcal{P} + \mathcal{L} + \mathcal{E}$ . . . . .	36,000	36,000	37,000	42,471

\*) Ausgetreten am 1. Juli 1937. <sup>1)</sup> Ausgetreten. <sup>2)</sup> Beigetreten am 1. Oktober 1935. <sup>3)</sup> Beigetreten am 1. Oktober 1935.



		1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Dänemark (Fortsetzung)	Søfyrbodernes Forbund i Danmark ☞	—	—	2 216 <sup>9)</sup>	2 200
	Sømdændenes Forbund i Danmark ☞ <sup>7)</sup>	4 540	4 322	4 586	4 534
	Dansk Sø-Restaurations Forening ☞ X	850	950	1 070	1 051
Danzig	Verband Danziger Eisenbahn- und Hafenausschussbediensteter ☞	305	300	— <sup>8)</sup>	—
	Allgemeiner Arbeitnehmer-Verband der Freien Stadt Danzig ☞ + ☐ + ☐ + ☐	— <sup>9)</sup>	1 000	— <sup>10)</sup>	—
Ecuador	Sociedad "Unión de Choferes del Pichincha" ☞	—	—	—	11) 100 *
Estland	Eesti Raudteelaste Keskkülm ☞	1 000	1 000	— <sup>12)</sup>	—
	Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing ☞	150	715	150	150 <sup>1)</sup>
	Pärnu Sadamatööliste Ühing ☞	103	105	84	94
	Tallinna Sadamatööliste Ametiühisus ☞	165	117	97	71
Finnland	Eesti Meremeeste Ühing ☞	— <sup>13)</sup>	1 000	1 026	968
	Suomen Rautatieläisten Liitto ☞	1 209	1 345	1 533	2 024
	Finlands Transportarbetarförbundet ☞ + ☐ + ☐	— <sup>14)</sup>	1 068	1 927	4 192
	Suomen Merimies-Unioni ☞	1 194	1 341	2 209	3 308
Frankreich	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat ☞ + X	72 282	120 000	197 000	225 000
	Fédération Nationale des Moyens de Transports ☞ + ☐ + ☐ + ☐	19 500	35 000	72 200	106 300
	Fédération Nationale des Ports et Docks et des Transports et Manutentions des Fleuves, Rivières, Canaux et Villes de France, Colonies et Protectorats ☞ + ☐ + ☐	9 000	20 000	85 000	60 000
	Fédération Nationale des Syndicats Maritimes ☞ + X	6 000	6 000	15 000	20 000

<sup>6)</sup> Beigetreten am 1. Januar 1937.

<sup>7)</sup> Nur Deckpersonal.

<sup>8)</sup> Gewaltsam unterdrückt.

<sup>9)</sup> Beigetreten am 1. Januar 1936.

<sup>10)</sup> Gewaltsam unterdrückt.

<sup>11)</sup> Beigetreten am 1. Januar 1938.

<sup>12)</sup> Aufgelöst.

<sup>13)</sup> Beigetreten am 1. April 1935.

<sup>14)</sup> Beigetreten am 1. Januar 1936.

\* ) Schätzungsweise.

Land	Organisationen	1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Griechenland	Fédération Panhellénique des Cheminots ✎	6,000	— <sup>15)</sup>	—	—
Grossbritannien	National Union of Railwaymen ✎ + ✕ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎	279,000	293,700	324,600	349,894
	Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland ✎ /	58,677	60,059	60,931	62,365
	Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen ✎	46,000	47,000	50,000	53,000
	Transport and General Workers' Union ⊗ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎	185,150	200,000 <sup>16)</sup>	200,000 <sup>16)</sup>	200,000 <sup>16)</sup>
	National Union of Distributive and Allied Workers ✎ + ⊞	21,214	22,000	26,000	29,000
	Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union ✎	1,200	1,159	1,105	1,000
	National Union of Seamen ✎ + ✎	30,000	30,000	30,000	30,000
Holland	Nederlandse Vereniging van Spoor-en Tramwegpersoneel ✎ + ✕ + ✎	15,893	15,684	15,221	15,080
	Centrale Bond van Transportarbeiders ⊗ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎ + ✎	35,209	34,098	33,717	35,638
Irland	Irish Transport and General Workers' Union ✎ + ✎	5,000	5,000	6,000	6,000
Island	Sjómannaflélag Reykjavíkur ✎ + ✎	1,000	1,124	1,144	1,100*
	Verkamannatfélagid Dagsbrún ✎ + ⊞	1,000 <sup>17)</sup>	—	—	—
Japan	Nihon Kaikin Kumiai ✎	25,000	25,000	50,000 <sup>18)</sup>	—
Jugoslavien	Savez tramvajskih, elektrofabričkih i opštinskih radnika i službenika Jugoslavije ✎ + ✎	400	485	693	693*
	Savez Pomorskih Radnika Trgovačke Mornarice Jugoslavije ✎	800	500	500	500*
Kanada	Canadian Brotherhood of Railway Employees ✎ + ✕ + ✎	7,000	7,000	7,500	8,000

15) Von der Regierung aufgelöst.

16) Ausscheidungen.

17) Ausgetreten.

18) Einschl. 9000 Mitglieder in Irland (Amalgamiertes Transport und General Workers' Union)

Organisationen

1. Januar 1938

1. Januar 1937

1. Januar 1936

1. Januar 1935

Land	Organisationen	1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Kuba	Gremio de Estibadores y Braceros de la Marina ↯	300	— 19)	—	—
Luxemburg	Unión General de Organizaciones Obreras Maritimas ↯	2.000	— 20)	—	—
Neuseeland	Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois ↯ + †	4.529	5.000	5.000	5.000
	New Zealand Locomotive Engineers, Firemen and Cleaners' Association ↯	—	—	— 21)	1.500 *)
Norwegen	New Zealand Waterside Workers' Federation ↯	5.000	5.160	5.046	5.000
	Norsk Jernbaneforbund ↯	7.584	8.203	11.061	12.368
	Jernbanernes Kontorspersonales Forbund ↯	1.543	1.482	— 22)	—
	Norsk Lokomotivmandsforbund ↯	1.390	1.358	1.452	1.618
	Norsk Transportarbeiderforbund ⊕ + ↯ + ⊞	11.200	13.640	16.412	18.538
	Norsk Sjømandsforbund ↯ + ↯	10.000	12.500	15.000	18.000
Palästina	Norsk Styrmandsforening ↯ 23)	1.300	1.529	1.832	2.719
	International Union of Railway, Post and Telegraph Employees ↯	500	500	400	400
Palästina	Palestine Seamen's Union ↯	— 24)	98	98	98 *)
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej ↯	36.723	28.000	28.000	27.546
	Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej ↯ X + ⊕ + ↯ + / + ⊞ + ⊞ + ↯ + ↯	5.259	5.119	7.922	11.097
Rhodesien	Rhodesia Railway Workers' Union ↯ + X	1.000	1.000	1.000	1.000 *)

19) Ausgetreten.  
21) Beigetreten am 1. Juli 1937.  
23) Nur Steuerleute.  
\*) Schätzungsweise.

20) Aufgelöst.  
22) Hat sich am 1. Januar 1937 mit dem „Norsk Jernbaneforbund“ verschmolzen.  
24) Beigetreten am 1. Juli 1935.

Land	Organisationen	1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Rumänien	Uniunea Generală a Sindicatelor de Cefești din România ♣ Uniunea Muncitorilor din Porturi și din Transporturile României ♣ + ♢ + ♣ + ☐ + ♣ Svenska Järnvägsmannaförbundet ♣ + ✕ + 26) Sveriges Lokomotivmannaförbund ♣ Svenska Transportarbetareförbundet ☉ + ♢ + / + ♣ + ☐ Svenska Stöfksförbundet / + ♣ Schweizerischer Eisenbahnverband ♣ + ✕ + ♢ + /	1,200 12,146 35,341 4,805 27,256 11,323 35,729	1,200 <sup>25)</sup> 12,218 35,384 4,744 28,329 14,001 34,631	— 12 218 36,419 4,666 29,910 12,895 33,617	— 16,380 37,965 4,660 32,007 15,774 32,882
Schweden	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz ☉ + ♢ + ♣ + ☐ Sindicato Nacional Ferroviario ♣ + ✕ Federación Nacional del Transporte Terrestre de España ☉ + ♢ + ♣ + ☐ Federación del Transporte, Pesca é Industrias Maritimas de España ♣ + ♣ + ✕ Surinaamse Spouwersbond ♣ Trinidad and Tobago National Trade Union Centre ♣ Unie železničních zaměstnanců v Československé republice ♣ + ✕ + ♢ + /	7,289 12,158 29,120 5,000 — 700 38,309	7,434 32,679 31,790 9 000 — <sup>27)</sup> 100 44,072	7,240 45,636 46,770 18,000 400 100 49 107	7,200 43,431 54 803 10,000 423 100 *
Spanien	Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik ♣ Federace strojvůdců v Československé republice ♣ ☉ 26)	16,051 5,912	15,978 5,940	15,967 5,800	16,219 6,000
Surinam					
Trinidad					
Tschecho-slowakei					

25) Von der Regierung verboten.  
26) 1936, 1937 und 1. Januar 1938.

27) Nur Schlafwagenpersonal.  
28) Nur Lokomotivführer.

Land	Organisationen	1. Januar 1935	1. Januar 1936	1. Januar 1937	1. Januar 1938
Tschechoslowakei (Vertretung)	Verband der Transport- und Lebensmittelarbeiter ⊗ + ⌘ + ♀ + ♂ + / + +	6,320	6,320	5,605	5,251
	Jednotný svaz řidičů automobilů a zaměstnanců motorové dopravy v Československé republice ⌘	7,652	6,886	7,467	7,806
	Jednotný svaz soukromých zaměstnanců v Československé republice (letecká sekce) †	—	— <sup>29)</sup>	200	200
	Svaz zaměstnanců skladních a dopravních v republice Československé ⊗ + ⌘ + / + ♀ + ♂	1,150	1,200	1,200	1,200 <sup>*)</sup>
	Villamos Helyirdekű Vasúti Alkalmazottak Országos Szövetsége ♀ Magyarországi Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szövetsége ⊗ + ⌘ + ♀ + ♂	1,500	1,500	1,500	1,500
Ungarn		1,440	1,293	2,952	3,104
		1,534,437 <sup>30)</sup>	1,585,984 <sup>31)</sup>	1,889,395 <sup>32)</sup>	1,991,417 <sup>33)</sup>

30) Einbegriffen 675 Mitglieder in Italien.

\*) Schätzungsweise.

29) Beigetreten am 1. Januar 1937.

31) 32) 33) Einbegriffen 1500 Mitglieder in Österreich.

## Kapitel III

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

In der Besetzung des Sekretariats sind einige weitgehende Änderungen vorgenommen worden. Durch den plötzlichen Tod des stellvertr. Generalsekretärs N. Nathans wurde Ende Juli eine Sekretärstelle frei. Diese Stelle wurde bisher nicht wieder besetzt, weil es die nach Nathans' Tod stattgefundene Sitzung des Exekutivkomitees für besser hielt, die Frage der Zusammenstellung des Sekretariats dem Kongress vom Jahre 1938 zur Entscheidung zu überlassen und bis dahin keinerlei Massnahmen zu treffen, die den Beschlüssen der genannten Tagung vorgreifen könnten. Die unmittelbare Folge davon war eine stärkere Belastung des übrigen Personals zu einem Zeitpunkt, in dem die verschiedenen Sektionen, darunter besonders die Kraftfahrer-Sektion, deren Leitung Nathans inne hatte, an wichtige Arbeiten die Hand gelegt hatten.

Der Kongress von 1938 wird sich also erneut mit dem Personal des Sekretariats zu befassen haben, das ohnehin schon unzureichend ist, wenn die I.T.F. ihre Arbeit für die verschiedenen Sektionen ordentlich verrichten soll. Seit 1932 wurden die Erweiterungspläne stets wieder aufgeschoben, weil die Kassenverhältnisse der I.T.F. die Ernennung weiterer Sekretäre nicht gestatteten, uns sogar einschneidende Sparmassnahmen aufzwingen, die keine Verminderung der Arbeit — ganz im Gegenteil — sondern nur eine grosse Vereinfachung im Aussehen der I.T.F.-Publikationen bedeuteten.

Da sich die finanziellen Verhältnisse einerseits durch allmähliche Steigerung der Einnahmen, andererseits durch eine umsichtige Kas-senführung wesentlich gebessert haben, glaubt das Exekutivkomitee, dass im Interesse der Arbeit der I.T.F. und im Hinblick auf ihre künftige Entwicklung mit der Ausführung der bereits vom Londoner Kongress i. J. 1930 grundsätzlich angenommenen Pläne nicht länger gewartet werden darf. Daher beschloss das Exekutivkomitee, die Ernennung von 3 neuen Sekretären vorzunehmen und die angeschlossenen Organisationen aufzufordern, für diese Posten Kandidaten vorzuschlagen. Es handelt sich um die folgenden Stellen:

1. Sekretär für die Sektion des Personals im Eisenbahn- und Strassenverkehr;
2. Sekretär für die Sektion der Hafenarbeiter, Seeleute und Binnenschiffer;
3. Kassierer und Bürovorsteher.

Das Exekutivkomitee übertrug dem Generalsekretär bis zum nächsten Kongresse die früher Nathans unterstehenden Sektionen der Eisenbahner und der Kraftfahrer und Strassenbahner, dem Bürovorsteher J. H. Oldenbroek die Seeleute- und Fischer-Sektion. Einem weiteren Beschlusse des Exekutivkomitees gemäss sollte letzterer bis zum Kongresse die Stellvertretung des Generalsekretärs übernehmen, weshalb er zum Assistenten des Generalsekretärs ernannt wurde.

Am 1. Januar 1937 trat L. Magits, der seit 1923 in unserer Dokumentations-Abteilung arbeitete, durch seine Ernennung zum Sekretär des belgischen Arbeiter-Bildungs-Instituts aus dem Dienste der I.T.F. Diesen fleissigen, treuen Mitarbeiter sahen wir nur ungern scheiden. Sein Platz wurde am 1. Mai 1937 durch Anstellung von A. Treurniet wiederbesetzt. Es wurde übrigens, trotz des gesteigerten Arbeitspensums, keine Erweiterung des Personalbestandes vorgenommen. Dessenungeachtet können wir zu unserer Genugtuung darauf hinweisen, dass es im allgemeinen möglich war, die Veröffentlichungen der I.T.F. rechtzeitig herauszubringen, auch den umfassenden Briefwechsel und die Sekretariatsgeschäfte als solche in gehöriger Weise zu führen und stets für eine gute Vorbereitung der zahlreichen Konferenzen und Sitzungen, die in den verflossenen 3 Jahren abgehalten werden mussten, zu sorgen.

Durch den Gang der Ereignisse waren, soweit die Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen und anderen Teilen der Arbeiterbewegung in Frage kommen, die leitenden Angestellten der I.T.F. überaus stark beansprucht. Auch geht viel Zeit durch lange Reisen verloren, ohne dass hier eigentlich von verlorener Zeit gesprochen werden darf. Mit der internationalen Arbeit sind nun einmal derartige Schwierigkeiten verbunden.

Die Art der Zusammensetzung des Personals der I.T.F. lässt noch keine endgültige Abtrennung der organisatorischen Abteilung und der Arbeit für die Sektionen und die Dokumentation zu, weil sich einerseits einzelne Personalmitglieder mit den verschiedensten Arbeiten zu befassen haben und andererseits einige Arbeiten unter mehrere aufgeteilt werden müssen. Vorläufig jedoch ist es nicht möglich, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden.

Sehr eingehend haben wir uns auch, wie später an dieser Stelle ersichtlich, mit der Vervollkommnung der Dokumentations-Abteilung beschäftigt. Da verschiedene Verbände eine eigene Dokumentations-Abteilung besitzen, ist die Frage am Platze, ob hier nicht eine gewisse internationale Zusammenarbeit und Koordination möglich wäre. In gleicher Form, wie wir uns früher mit den Schriftleitungen

der Verbandszeitungen beraten haben, könnte auch eine Verständigung und Beratung mit den Dokumentations-Abteilungen der Verbände erfolgen.

### Abteilung für Dokumentation und Veröffentlichungen

Noch mehr als in einer nationalen Organisation erfüllt die Dokumentationsabteilung einer internationalen Organisation wie die I.T.F. eine wichtige Funktion; denn es gibt kaum eine Arbeit bei der I.T.F., wobei die Dokumentation nicht zu Rate gezogen werden muss. Das Material, welches sie zu verarbeiten hat, umfasst solch verschiedene Gebiete und dabei so viele Länder mit traditionellen Besonderheiten, dass eine leistungsfähige Dokumentationsabteilung Voraussetzung sowohl für Publikationen wie für die Vorbereitung von Fragen ist, welche die Arbeitsbedingungen, Sozialgesetzgebung — kurz, die Lebensverhältnisse der Mitglieder der angeschlossenen Organisationen betreffen. Die Abfassung eines einfachen Presseberichtes macht oft eingehende Prüfung von Angaben notwendig, welche die Dokumentationsabteilung sofort zur Hand haben soll.

Neben dieser internen Funktion ist es die Aufgabe der Dokumentationsabteilung, den Organisationen die von ihnen gewünschten Auskünfte zu erteilen; ausser den angeschlossenen Organisationen gehen uns auch noch andere Institutionen und Personen um Auskünfte an. Unsere Aufgabe würde wesentlich erleichtert werden, wenn wir hinsichtlich des benötigten Materials nicht immer auf uns selbst angewiesen wären, wenn die angeschlossenen Organisationen es sich zur Gewohnheit machen würden, uns solche Angaben aus eigenem Antrieb zukommen zu lassen. Doch scheint dies ein frommer Wunsch zu sein, obwohl es in der Vergangenheit wahrlich an Bemühungen nicht gefehlt hat, die angeschlossenen Organisationen zur Mitarbeit zu bewegen.

### *Reorganisation der Dokumentationsabteilung*

Eine Abteilung zum Sammeln und Verarbeiten von Material ist, wie auch jedes andere Archiv, in andauerndem Wachstum begriffen. Im Laufe der Jahre entstanden bei der Ablage dieses Materials Schwierigkeiten, welche in der Berichtsperiode überwunden wurden. Die Schwierigkeit des Platzmangels und der Verteilung von Unterabteilungen auf verschiedene Zimmer wurde durch Zusammenlegung des gesamten obersten Stockes des I.T.F.-Gebäudes behoben. Die seit 1931 angewandte Registrierungs-



methode, welche den Zweck hatte, die Anordnung der verschiedenen Arten von Material (Bibliothek, Zeitungsausschnitte und Zeitschriften) zu vereinheitlichen, bedurfte infolge des umfangreicher werdenden Stoffes und der Vielsprachigkeit einer Änderung. Darum wurde beschlossen, das System der Dezimalklassifikation anzuwenden, welches vom Internationalen Institut für Dokumentation propagiert und fortlaufend ergänzt wird.

Das genannte System arbeitet mit Ziffern und ist deshalb international anwendbar. Wir haben dieses System für unsere Zwecke mit Bildzeichen für die einzelnen in der I.T.F. organisierten Gruppen erweitert, wie sie im Adressbuch verwandt sind, die teilweise auch in der in diesem Bericht aufgenommenen Mitgliederliste vorkommen.

### *Bibliothek*

Die Bibliothek vergrößert sich regelmässig und enthält jetzt etwa 3800 Bände. Im Augenblick wird geprüft, welche von den von der I.T.F. angeschlossenen Organisationen herausgegebenen Publikationen fehlen.

Es ist unsere Absicht, die Bibliothek zu einer zentralen internationalen Bibliothek aller Ausgaben der Transportarbeiter-Gewerkschaften auszubauen.

### *Zeitungen und Zeitschriften*

Wir erhalten ca. 400 Zeitungen und Zeitschriften in 20 Sprachen. Hiervon sind 14 Tageszeitungen in 9 Sprachen, 63 Wochenschriften, 56 zweiwöchentliche Organe, 213 Monatschriften und 30 unregelmässig erscheinende Zeitschriften. Dies bedeutet, dass monatlich etwa 1200 Veröffentlichungen hereinkommen. Es sind dies die wichtigsten Quellen für die Dokumentation und die regelmässigen Publikationen: des Presseberichtes und des Organs „Faschismus“.

Soweit die Zeitungen in mehr als einem Exemplar hereinkommen, oder falls Ablage nicht notwendig ist, werden Ausschnitte für das Dokumentations-Archiv gemacht. Sonst werden Artikel aus diesen Zeitungen registriert. Eine Reihe von Zeitschriften wird eingebunden aufbewahrt.

### *Publikationen*

Die Publikationen der I.T.F. stellen einen wichtigen Bestandteil der Arbeit der Abteilung dar. An erster Stelle stehen die laufenden Publikationen, die Presseberichte und der „Faschismus“, die jede 2. Woche erscheinen; daneben Publikationen verschie-

denster Art, wie Berichte für und Protokolle über die von der I.T.F. abgehaltenen Konferenzen, Dokumentenserien u. dergl. Jede Publikation macht eine fünf- oder mehrfache Behandlung erforderlich, da sie in 5 oder mehr Sprachen herausgegeben wird.

*Presseberichte.* Die Presseberichte erscheinen alle 14 Tage in 5 Sprachen und zwar abgezogen. Sie enthalten hauptsächlich Mitteilungen über die Aktionen der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen. Daneben kommen Beilagen zu den Presseberichten heraus und zwar für die verschiedenen Sektionen Berichte mehr technischer Natur, eine Beilage „Aus den Organisationen“, sowie besondere redaktionelle Beilagen. Der reguläre Pressebericht umfasste in drei Jahren 120 bzw. 135 und 193 Seiten, während die verschiedenen Beilagen 139 bzw. 135 und 131 Seiten umfassten.

Die Presseberichte werden nicht von der Dokumentationsabteilung zusammengestellt, sondern von den mit den Arbeiten für die betreffenden Sektionen Betrauten.

Man erhält einen Eindruck vom Umfang des versandten Materials, wenn man weiss, dass pro Jahr ungefähr 300.000 Blatt Foliopapier durch die Vervielfältigungsmaschine gehen. Seit dem 12. April 1937 wird als Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen dem Internationalen Bund der Schiffsoffiziere und der I.T.F. der Teil des Presseberichtes, der den Interessen der Seeleute gewidmet ist, gemeinschaftlich publiziert, wobei der erstere uns die Berichte für die bei ihm organisierten Einheiten durchgibt.

*Pressekommunikés.* In der Berichtsperiode wurden den grossen Zeitungen zahlreiche Pressekommunikés übermittelt, wenn dies im Interesse einer durchgeführten Aktion für notwendig gehalten wurde.

„*Faschismus*“. Wie die Presseberichte erscheint auch „*Faschismus*“ alle 14 Tage, und zwar abwechselnd mit dem Pressebericht. Die Auflage des „*Faschismus*“ ist jedoch eine höhere, schon weil diese Publikation seit 1936 in 6 Sprachen erscheint. Infolge des Umstandes, dass sich Ortsgruppen des holländischen Transportarbeiterverbandes und eine Anzahl anderer Gewerkschaften sowie Privatpersonen darauf abonnierten, konnte „*Faschismus*“ auch holländisch herausgegeben werden.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Januar-Nummer 1936 des „*Faschismus*“ auf sich gezogen, welche auf 30 Seiten eine naturgemäss sehr kritische Übersicht über die Ergebnisse der dreijährigen Nazi Herrschaft in Deutschland gab. Wir beschränken uns im „*Faschismus*“ soviel wie möglich auf das Erteilen von Informationen über die Sozialpolitik der faschistischen Länder.

Wir zeigen auf, was die Propagandazentralen des Faschismus an falschen Nachrichten über die wirtschaftliche und soziale Lage verbreiten. Eine dankbarere Aufgabe wäre wohl, Stimmungsbilder zu veröffentlichen, doch dies wird schon von anderen unternommen. Von vielen Seiten, deren Urteil wir zu würdigen wissen, ging uns über die Art, in der wir mittels „Faschismus“ die öffentliche Meinung aufklären, ein Lob zu.

Bei verschiedenen Anlässen stellten wir den angeschlossenen Organisationen oder anderen Instanzen der Arbeiterbewegung Extra-Nummern zur Verfügung.

*Monatliche Esperanto-Ausgabe.* Wegen des Interesses, welches für diese Ausgabe besteht, führen wir mit der Herausgabe des Esperanto-Monatsberichts fort: dieser besteht aus einer Zusammenstellung der wichtigsten Berichte aus unserem Pressebericht und „Faschismus“.

#### *Weitere Publikationen:*

*Spanien. Reisebericht N. Nathans.* Nach seiner Reise durch Spanien im September 1936 setzte Nathans einen Bericht auf, der unsern Organisationen zugeschickt wurde. Von diesem Bericht erschien eine holländische Ausgabe, von der 14.000 Exemplare verkauft wurden. Auf diese Weise kam ein bedeutender Betrag dem Unterstützungsfonds für Spanien zugute.

Eine deutsche Ausgabe wurde von der österreichischen Transportarbeitergewerkschaft angefertigt.

*Spanien. Ein Artikel von J. Marchbank.* Unser 2. Vorsitzender J. Marchbank schrieb über die Einstellung der englischen Arbeiterbewegung zu Spanien einen Artikel, den wir an unsere Organisationen sandten. Dieser Artikel wurde von einer Anzahl Zeitungen übernommen und fand bei unsern spanischen Kameraden grosse Anerkennung.

#### *Koordinierungsfrage*

Über diese Frage erschien ein Bericht, der auf dem Kopenhagener Kongress besprochen wurde. In einigen Zeitungen fanden wir über diesen Bericht günstige Beurteilungen.

In Ausführung des Beschlusses des Kopenhagener Kongresses sandte das Sekretariat im März 1936 den angeschlossenen Organisationen einen kurzen Bericht über die Besprechungen betr. der Koordinierungsfrage (dokumentiert durch den erwähnten Bericht und die Rede von Van Braambeek auf dem Kongress). Die dabei

geäußerte Absicht war, die Auffassungen unserer Organisationen über dieses Problem zu hören, um hierfür evtl. eine besondere internationale Konferenz im Jahre 1937 einzuberufen. Darauf gingen nur von den schweizerischen, den französischen und englischen Eisenbahnern Antworten ein, welche für eine weitere Behandlung in einer internationalen Konferenz nicht ausreichend waren. Den Plan zur Einberufung einer solchen Konferenz glaubten wir darüber hinaus auch deshalb aufgeben zu müssen, weil sich inzwischen herausgestellt hatte, dass der Völkerbund eine Erhebung über dieses Problem vorbereitete. Wir haben daraufhin über das I.A.A. versucht, die Gelegenheit zu erhalten, Einfluss auf die zu stellenden Fragen auszuüben, wofür das Arbeitsamt seine Mitarbeit gewährte. Aus technischen Gründen führten unsere Bestrebungen jedoch nicht zu einem Erfolg. Aus dem in September 1936 vom Völkerbund versandten Fragebogen war jedoch ersichtlich, dass sie lediglich Fragen über die in den verschiedenen Ländern bestehende Lage umfasste, also noch keine verkehrspolitische Tendenz enthielt.

Irgendein Fortschritt ist in dieser Frage durch die Behandlung seitens des Völkerbundes nicht zu verzeichnen, was als ein Ausdruck der ziemlich allgemeinen Erscheinung aufzufassen ist, dass das Koordinierungsproblem nicht mehr als so dringlich angesehen wird. Dies war als Konjunkturerscheinung ja auch vorauszusehen, was dann auch im Bericht für den Kopenhagener Kongress zum Ausdruck kam, wo auf S. 2 unter der Überschrift „Der Einfluss der konjunkturellen Besserung“ zu lesen ist: „Wohl ist zu erwarten, dass bei einer erheblichen konjunkturellen Besserung, welche eine beträchtliche Steigerung des Verkehrsvolumens zur Folge haben wird die Lage jedes Verkehrszweiges an sich ein verhältnismässig günstiges Bild aufweisen wird. Dies wird den Eindruck erwecken, als ob das Verkehrschaos der Vergangenheit angehört, jedenfalls aber so sehr herabgemindert ist, dass es erträglich genannt werden kann. Der zufolge der heutigen Not so eindringliche Ruf nach ordnenden Eingriffen wird dann verstummen.“

### *Publikationen anlässlich von Konferenzen*

Hier werden nur Publikationen angeführt, die zwecks Vorbereitung oder anlässlich von durch die I.T.F. einberufenen Konferenzen erschienen. Im übrigen sei auf den Bericht der einzelnen Sektionen verwiesen:

### *Sektion der Seeleute und Hafendarbeiter*

Gemeinsame Konferenz am 1. und 2. Oktober 1936 in Genf. In Ausführung eines Beschlusses dieser Konferenz, welche die kleine Küstenschiffahrt behandelte, wurde ein ausführlicher Bericht über dieses Thema herausgebracht.

### *Eisenbahnersektion*

Internationale Konferenz am 27. und 28. Oktober 1936 in Paris, wo die neuen Betriebsmethoden besprochen wurden. In Ausführung eines Beschlusses dieser Konferenz wurde ein ausführlicher Bericht über die Anwendung der neuen Betriebsmethoden in einer Reihe von Ländern herausgegeben, während über die Konferenz selbst ein Protokoll veröffentlicht wurde.

### *Kraftfahrersektion*

Internationale Konferenz am 18. und 19. November 1936 in Antwerpen, wo die Frage der Arbeitszeit besprochen und ein neues Forderungsprogramm aufgestellt wurde. Über diese Konferenz wurde ein Protokoll abgefasst, in den das neue Programm mit aufgenommen wurde.

### *Seeleutesektion*

Der Konferenz vom 17. bis 19. November 1937 in Amsterdam wurde ein zweiter Bericht über die Küstenschiffahrt vorgelegt.

### *Neue Dokumentenserie*

In dieser Serie über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern wurden drei Ausgaben herausgebracht und zwar No. 6 über Dänemark, Grossbritannien, Holland, Norwegen und die Schweiz, No. 7 über Frankreich und No. 8 über Schweden.

### *Adressbuch der I.T.F.*

Das letzte Adressbuch bietet weit mehr als der Titel vermuten lässt, nämlich auch Angaben über die Verwaltungsorgane, Mitgliederzahlen, Zusammensetzung der Sektionen, Übersicht über die Zeitschriften der angeschlossenen Organisationen und ausser den Adressen der angeschlossenen auch die einer grossen Zahl nicht angeschlossener Organisationen; es datiert vom Jahre 1930. Aus verschiedenen Gründen, die hier wohl nicht weiter angeführt zu werden brauchen, gingen wir erst im Jahre 1937 an die Aus-

gabe eines neuen Adressbuches. Dies erschien — einstweilen französisch und englisch — in einer neuen, verbesserten Ausgabe, wobei eine Reihe von Bildzeichen verwandt wurde, welche die verschiedenen Gruppen Transportarbeiter andeuten. Hiermit ist die Schwierigkeit behoben, die einer internationalen Ausgabe naturgemäss anhaftet, da nämlich die in den verschiedenen Sprachen ausgedrückten Namen keine klare Vorstellung über die Art der Organisation vermitteln. Diese Erleichterung bei der Benutzung des Adressbuches fand bereits den Beifall seiner Gebraucher. Des weiteren wurde das Adressbuch zufolge der zwischen der I.T.F. und der A.I.O.M. zustande gekommenen Zusammenarbeit mit den Adressen der dieser Internationale angeschlossenen Organisationen erweitert. Nach dem Kongress von 1938 wird das Adressbuch in der verbesserten neuen Ausgabe in den verschiedenen Sprachen erscheinen.



## Kapitel IV

### Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen und Aktionen

Wir schätzen uns glücklich, sagen zu dürfen, dass die Beziehungen zwischen der I.T.F. und den angeschlossenen Organisationen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, stets freundschaftlichster Art gewesen sind. Ein derart freundschaftliches Verhältnis ist in schweren Tagen stärkstes Bedürfnis.

Mit Genugtuung dürfen wir darauf hinweisen, dass die Beiträge regelmässig entrichtet wurden, ja dass es sogar, wie in der vorigen Berichtsperiode der Fall, einige Organisationen gegeben hat, die über den ordentlichen Beitrag hinaus Extrabeiträge überwiesen oder gar für eine grössere Anzahl Mitglieder, als ihnen angehörten, zahlten. Es sind dies der Verband der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei, der norwegische Steuerleuteverband und der luxemburgische Eisenbahnerverband.

Ein besonderes Wort der Anerkennung verdient die illegale österreichische Eisenbahnerorganisation, die nicht nur weiter Beiträge entrichtet, sondern auch bei Unterstützungsaktionen nicht gefehlt hat.

Auch in bezug auf die Beantwortung von Auskunftsanfragen und Fragebogen bei Erhebungen des Sekretariats darf eine Besserung konstatiert werden; verständlich ist zwar, dass es unter nahezu 80 Organisationen, die ihrem Aufbau und ihrer Einrichtung nach sehr verschieden voneinander sind, auch nachlässige gibt.

Wiederholte Male musste die I.T.F. an die Opferwilligkeit der Organisationen besonders appellieren, und obschon die meisten für die betreffenden Zwecke bereits Beiträge an die Unterstützungskassen der zuständigen gewerkschaftlichen Landeszentralen abgeführt hatten, steuerten sie, soweit sie dazu finanziell in der Lage waren, auch noch für die Hilfskassen der I.T.F. bei. Wo das Resultat solcher Unterstützungsaktionen unzulänglich war, wurde aus eigenen Mitteln der I.T.F. gegeben. Mit einem glänzenden Beispiel internationaler Solidarität gingen die Mitgliedsorganisationen der I.T.F. in Frankreich voran, nämlich die Verbände der Eisenbahner, Hafendarbeiter, Transportarbeiter und Seeleute, die ihre Beiträge für das Jahr 1938 um 20 bis 25 % erhöhten, um es der I.T.F. zu ermöglichen, ihre Propagandatätigkeit in den Ländern, wo die Gewerkschaftsbewegung vernichtet worden ist, mit verdoppelten Kräften fortzusetzen.

In den Jahren 1935, 1936 und 1937 haben die angeschlossenen Verbände folgende Beiträge für unsere Unterstützungskassen überwiesen:

	hfl.
1935	
Allgemeine Unterstützungskasse, 19 Organisationen . . .	12.919,14
für Österreich, 10 Organisationen . . . . .	23.176,55
1936	
Allgemeine Unterstützungskasse, 20 Organisationen . . .	9.379,54
für Spanien, 29 Organisationen . . . . .	21.116,27
1937	
für Spanien, 14 Organisationen . . . . .	19.841,23
Allgemeine Unterstützungskasse, 13 Organisationen . . .	6.270,05
für spanische Seeleutemarken, 6 Organisationen . . . .	1.088,40
	93.791,18

Man glaube aber nicht etwa, dass hierin das Ausmass der Solidarität, die unsere Organisationen erwiesen haben, zum Ausdruck käme. Sie haben ein Vielfaches dieser Beträge für solche Zwecke andern Kassen überwiesen.

Überdies ist es durch Vermittlung der I.T.F. noch möglich gewesen, den belgischen Verbänden der Eisenbahner und Transportarbeiter beträchtliche Darlehen zu gewähren, die ausser von den Transportarbeiterverbänden in Schweden und Holland von den englischen Organisationen aufgebracht wurden.

Obgleich der damals von den skandinavischen Organisationen gestellte Antrag auf Schaffung eines Unterstützungsfonds infolge der veränderten politischen Verhältnisse vorläufig nicht mehr zur Diskussion steht, ist es durch freiwillige Beiträge und Gewährung von Darlehen dennoch möglich gewesen, bei uns eingelangten Ersuchen um Unterstützung zu entsprechen.

Wie gesagt waren die gegenseitigen Beziehungen der I.T.F. und ihrer Organisationen ausgezeichnet; dasselbe kann auch über die Zusammenarbeit der angeschlossenen Organisationen und der im Rahmen der I.T.F. bestehenden Gruppierungen gesagt werden.

Wir denken hier an die skandinavischen Föderationen der Eisenbahner und Transportarbeiter und erinnern an den Beschluss der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, die den dänischen Heizerverband ausschloss, als dieser der I.T.F. nicht mehr länger angehören wollte, womit sie gewissermassen zu erkennen gab, dass sie sich als Bestandteil der I.T.F. betrachtet.

Auch haben wir hier die internationale Zusammenarbeit der Frauengruppen im Auge, die wir in ihrer Arbeit stützten und



förderten; schliesslich noch ein Hinweis auf unsere Verbindungen mit den Esperantisten, die sich zu einer eigenen internationalen Organisation, der I.F.E.T.T., zusammengetan haben.

Ohne Rücksicht auf die damit verbundene Arbeit und Kosten haben wir unser monatlich erscheinendes Esperanto-Organ beibehalten, weil wir grossen Wert darauf legen, mit der grossen Masse der Mitglieder in den verschiedenen Ländern ständig in Berührung zu bleiben.

In diesem Sinne ist auch der Beschluss des Exekutivkomitees zur Gründung eines Pionier-Fonds, von dem an anderer Stelle dieses Berichts die Rede ist, aufzufassen.

Schliesslich haben wir auch weiterhin bei Reisen von Mitgliedergruppen von einem Lande zum andern unsern Beistand verliehen und auch beim Austausch von Kindern vermittelt. Obgleich derartige Bemühungen nicht in unseren eigentlichen Arbeitskreis gehören, haben wir doch gerne geholfen in der Überzeugung, auch auf diese bescheidene Weise den internationalen Gedanken und das Zusammengehörigkeitsgefühl unter unseren Mitgliedern zu fördern.

In der zurückliegenden Periode hatte eine Reihe von Organisationen Gründungsfeiern: ihr 50-jähriges Jubiläum die holländische Eisen- und Strassenbahnergewerkschaft, der englische Seemannsverband und der Verband des Lokomotivpersonals in Argentinien; ihr 40-jähriges Jubiläum der tschechoslowakische Verband der Eisenbahner, die dänischen Verbände der Transportarbeiter, Heizer und Seeleute und der schwedische Transportarbeiterverband. Es gab auch noch Organisationen jugendlicheren Alters, die ihrer Errichtung festlich gedachten.

Im allgemeinen kann man wohl sagen, dass bei diesen 50-jährigen Jubiläen der Anfang der organisatorischen Erfassung der Transportarbeiter gefeiert wird und dies ist auch der Grund, weshalb wir in diesem Berichte darauf besonders aufmerksam machen. So werden wir daran erinnert, wie frühzeitig schon unsere Vorkämpfer die Notwendigkeit des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses der Arbeiter erkannt haben: hatten sie doch bereits im Jahre 1896 den ersten Versuch unternommen, unser internationales Berufssekretariat zu schaffen. Versuche der Führer von Organisationen der ungelerten Arbeiter zu einer Zeit, als gerade diejenigen, die in den Transportbetrieben ihr Brot verdienten, zu den am stärksten ausgebeuteten und in geringstem Ansehen stehenden Bevölkerungsschichten gehörten. Von den Führern, an die wir denken, sind nur wenige noch am Leben oder im Amt. In den führenden Körperschaften der I.T.F. finden wir nur noch unseren Vorsitzenden Ch. Lindley, der mit dem schwedischen Transportarbeiterverband.

wenige Jahre nach Überschreitung seines 70. Lebensjahres, sein 40-jähriges Jubiläum feierte.

Den jubilierenden Organisationen und leitenden Personen überreichten wir als Anerkennung ihrer Dienste Wandteller aus Zinn und I.T.F.-Flaggen, in dem besonderen Falle des schwedischen Transportarbeiterverbandes aber schenkten wir einen Wandteller aus Delfter Porzellan mit dem Bildnis von Ch. Lindley.

Über wichtige Ereignisse bei unseren Verbänden haben wir die Mitgliedsorganisationen durch die Organisationsbeilage des Presseberichts ständig unterrichtet. Wir haben uns natürlich, wo wir dies für angezeigt hielten, auch veranlasst gesehen, dazu unser Urteil abzugeben.

Wir beschränken uns hier auf Wiedergabe einiger unserer organisatorischer Bemühungen.

#### *Griechischer Eisenbahnerverband*

Wir haben uns wiederholt mit den organisatorischen Verhältnissen in Griechenland beschäftigen müssen. Anfang 1935 wandte sich der Internationale Gewerkschaftsbund an uns mit der Bitte, den griechischen Eisenbahnerverband aus der I.T.F. auszuschliessen, weil dieser nicht die gewünschten Beziehungen zu dem dem I.G.B. angehörigen Gewerkschaftsbund unterhielt. Da wir mit den in Griechenland herrschenden Verhältnissen ziemlich gut vertraut sind, haben wir dieser Bitte nicht ohne weiteres entsprochen und zum Teil ist es auch uns zu verdanken gewesen, dass eine Verständigung erzielt wurde. Die politischen Vorgänge in Griechenland haben später bedauerlicherweise doch dazu geführt, dass wir unseren griechischen Eisenbahnerverband streichen mussten.

#### *Spanischer Seeleute- und Fischerverband*

Im Jahre 1935 haben wir dem spanischen Verband der Seeleute und Fischer finanzielle Hilfe gewährt. Sie hatten beim Neuaufbau ihrer Organisation mit grossen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen.

#### *Tschechoslowakische Kraftfahrer*

Recht zeitraubend waren unsere Vermittlungsversuche, um unter den tschechoslowakischen Kraftfahrern die Einheit wiederherzustellen.

Obleich die Gegensätze unüberbrückbar schienen, haben wir unsere Bemühungen doch nicht aufgegeben, bis wir schliesslich die Genugtuung erleben durften, dass sich beide Teile unter annehmbaren Bedingungen einigten.

Den Kampf innerhalb der tschechoslowakischen Bewegung und seine Auswirkungen mögen sich die Organisationen in andern Ländern zur Warnung dienen lassen.

### Vertretung auf Kongressen angeschlossener Organisationen

Soweit uns Mitgliedsverbände zu ihren Kongressen oder Versammlungen einladen, haben wir den Einladungen weitgehendst Folge geleistet, gehört es doch zu den Pflichten der Internationale, sich auf den Kongressen der angeschlossenen Organisationen vertreten zu lassen.

Die I.T.F. hat folgende Kongresse beschickt:

Verband	Tagungszeit	Tagungsort	Vertreter
<i>1935</i>			
Luxemburgische Eisenbahner	13. und 14. April	Luxemburg	N. Nathans
Englische Eisenbahnangestellte	27. bis 31. Mai	Folkestone	E. Fimmen
Norwegische Transportarbeiter	16. Juni	Oslo	Ch. Lindley
Englische Eisenbahner	6. Juli	Hastings	N. Nathans
Polnische Eisenbahner	2. und 3. Juni	Warschau	N. Nathans
Englische Seeleute	15. Juli	London	E. Fimmen
Finnische Transportarbeiter	8. September	Helsingfors	Ch. Lindley
Dänische Transportarbeiter	20. September	Kopenhagen	E. Fimmen
Norwegische Seeleute	22. September	Oslo	J. Henson
<i>1936</i>			
Belgische Transportarbeiter	26. April	Brüssel	E. Jaccoud
Tschechoslow. Lokomotivführer	20. und 21. Mai	Prag	B. König
Englische Eisenbahnangestellte	25. bis 28. Mai	Torquay	E. Fimmen
Polnische Transportarbeiter	31. Mai bis 1. Juni	Warschau	K. Maxamin
Norwegische Eisenbahner	3. Juni	Oslo	Ch. Lindley
Schwedische Eisenbahner	7. bis 13. Juni	Stockholm	N. Nathans
Schwedisches Lokomotivpersonal	15. bis 17. Juni	Stockholm	N. Nathans
Holländische Transportarbeiter	23. bis 25. Juni	Rotterdam	E. Fimmen
Holländische Eisenbahner	27. und 28. Juni	Utrecht	N. Nathans
Skandinavische Transportarbeiter-Föderation	29. und 30. Juni	Oslo	E. Fimmen
Englische Eisenbahner	6. bis 11. Juli	Hull	E. Fimmen
Tschechoslow. Eisenbahner	14. bis 16. August	Prag	E. Fimmen
Belgische Eisenbahner	27. und 28. September	Brüssel	N. Nathans
<i>1937</i>			
Belgische Transportarbeiter	24. Januar	Antwerpen	E. Fimmen
Luxemburgische Eisenbahner	10. und 11. April	Luxemburg	E. Fimmen
Dänisches Lokomotivpersonal	4. und 5. Mai	Aarhus	G. Joustra
Holländische Eisenbahner	27. und 28. Mai	Utrecht	N. Nathans
Schwedische Transportarbeiter	15. bis 22. Juni	Stockholm	E. Fimmen
Englische Eisenbahner	5. Juli	Plymouth	E. Fimmen
Englische Seeleute	28. Juli	Brighton	Ch. Lindley und E. Fimmen

Eine Reihe von Einladungen mussten wir jedoch wegen anderweitiger Inanspruchnahme oder wegen der zu grossen Entfernung ablehnen; es seien aber hier die betreffenden Organisationen aufgeführt, als Beweis dafür, welcher grossen Wert wir auf diese Einladungen legen:

<i>Verband</i>	<i>Tagungszeit</i>	<i>Tagungsort</i>
	<i>1935</i>	
Ungarische Transportarbeiter	24. März	Budapest
Tschechoslow. Kraftfahrer	20. bis 22. April	Brünn
Japanische Seeleute	7. Mai	Kobe
Finnische Seeleute	19. und 20. Mai	Helsingfors
Schweizerische Transportarbeiter	21. bis 23. Mai	Luzern
Dänisches Lokomotivpersonal	22. bis 24. Mai	Kopenhagen
Französische Hafendarbeiter	25. bis 27. Mai	Bordeaux
Argentinische Eisenbahner	27. bis 31. Mai	Buenos Aires
Argentinisches Lokomotivpersonal	27. bis 31. Mai	Buenos Aires
Schwedische Transportarbeiter	1. und 2. Juli	Stockholm
Schwedische Seeleute	8. September	Gothenburg
Französische Transportarbeiter	20. bis 22. Sept.	Levallois-Perret
Tschechoslow. Kraftfahrer	14. und 15. Dez.	?
	<i>1936</i>	
Indische Eisenbahner	15. Januar	New Delhi
Einheitskongress der tschechoslow. Kraftfahrer	27. bis 29. März	Prag
Finnische Eisenbahner	25. und 26. April	Helsingfors
Japanische Seeleute	7. Mai	Kobe
Deutsche Transportarbeiter i. d. Tschechoslowakei	15. bis 17. Mai	Bodenbach
Englische Eisenbahner	24. bis 27. Mai	Swansea
Argentinische Eisenbahner	13. bis 18. Juni	Buenos Aires
Argentinisches Lokomotivpersonal	13. bis 18. Juni	Buenos Aires
Polnische Eisenbahner	20. und 21. Juni	Warschau
Skandinavische Transportarbeiter-Föderation	28. und 29. Juni	Tammerfors
Rumänische Eisenbahner	26. und 27. Juli	Brasov
Dänische Heizer	16. und 17. August	Kopenhagen
Spanische Eisenbahner	7. bis 13. September	Sevilla
Deutsche Eisenbahner i. d. Tschechoslowakei	26. bis 28. September	Komotau
	<i>1937</i>	
Spanische Eisenbahner	15. März	Valencia

### Aktionen

Unter diesem Kapitel berichten wir über die allgemeinen Aktionen der I.T.F. Was für die einzelnen Berufsgruppen getan wurde, ist aus den Sektions-Berichten ersichtlich.

## Der Kampf um das Koalitionsrecht

Es ist seit der Neugründung der I.T.F. kein Jahr verfloßen, ohne dass das Koalitionsrecht, hauptsächlich der Eisenbahner, angetastet worden wäre.

Während und nach dem Kriege haben Regierungen, die vorher nichts von der Koalitionsfreiheit wissen wollten, allerhand Versprechungen gemacht, eine nach der andern aber hat diese Versprechungen wieder vergessen. In diesen Ländern hat man offenbar noch nicht gelernt einzusehen, dass die freie Entfaltung des Vereins- und Versammlungswesens, die Vertretung der Arbeiter auf Grund einer freien Wahl Voraussetzung für die politische Erziehung der Masse und für die Hebung der Lebenslage der Bevölkerung ist. Anscheinend ist man sich in den meisten jungen Staaten des kulturellen Wertes der Gewerkschaftsbewegung nicht bewusst. Wenngleich es ihre Aufgabe ist, die Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Mitglieder zu verbessern und über deren Einhaltung zu wachen, verliert sie keineswegs das Interesse der Allgemeinheit aus dem Auge, da sie eine Gemeinschaft bildet. Man hat scheinbar noch nicht begriffen, dass im modernen, freien Staat die freie Gewerkschaftsbewegung ein unentbehrliches Element darstellt. Möglicherweise glauben die Regierungen dieser Länder, sie könnten durch Verbote den Oppositionsgeist beschwören und damit die Einheit des Landes fördern, sie stellen sich damit aber nur das Zeugnis aus, dass sie der Aufgabe, vor die sie gestellt wurden, nicht gewachsen sind und dass sie nicht einzusehen vermögen, dass der Einheit des Landes nicht mit Unterdrückung, sondern durch möglichst grosse Freiheit am besten gedient ist.

Jeweils, wenn die I.T.F. um Hilfe angegangen wurde, haben wir uns, manchmal jahrelang, auf allen möglichen Wegen, durch Veröffentlichungen, Briefwechsel mit den betreffenden Regierungen, durch Proteste beim Internationalen Arbeitsamt, auch indem wir die zuständigen Behörden befreundeter Regierungen um Vermittlung ersuchten, für das Recht der freien beruflichen Vereinigung, das Koalitionsrecht, eingesetzt. Leider haben wir aber bei diesen Versuchen bis jetzt nur geringen Erfolg gehabt, ausser in Kolonien oder Mandatsgebieten von Ländern mit einer starken, einflussreichen Gewerkschaftsbewegung.

In der zurückliegenden Berichtszeit sind wir insbesondere in Brasilien, Bulgarien, Griechenland, Ungarn, Jugoslawien, Palästina, auch in Pondicherry und Hongkong für das Koalitionsrecht und die Anerkennung der Organisationen eingetreten.

In Estland und Lettland liess die I.T.F. durch eines ihrer

Generalratsmitglieder eine Untersuchung über die Lage der Gewerkschaftsbewegung durchführer. Aus dem von dem betreffenden Generalratsmitglied erstatteten umfangreichen Bericht geht hervor, dass die Verhältnisse in *Estland* sehr verwickelt sind. Das estnische Parlament wurde vertrieben und Estland wurde von einer Regierung beherrscht, die keine Rechenschaft über ihre Handlungen abzulegen hatte. Diese Regierung betrachtet sich aber nicht als faschistisch und in der Tat geht sie scharf gegen die estnischen Nationalsozialisten vor. Andererseits aber hat sie die Gewerkschaftsbewegung gemassregelt, die Koalitionsfreiheit eingeengt, das Versammlungsrecht beschränkt und das Streikrecht so gut wie aufgehoben. Bei verschiedenen Gelegenheiten liess sie Gewerkschaftsführer absetzen und andere an ihre Stelle setzen, was deutlich zeigt, dass man auf die Abschaffung der Freiheit der gewerkschaftlichen Betätigung hinsteuert und die Gewerkschaften zu staatlichen Einrichtungen machen will.

In *Lettland* wurden die freien Gewerkschaften bekanntlich schon 1933 von Regierungsseite aufgehoben und durch Regierungsgewerkschaften ersetzt. Die Vorstände dieser „Gewerkschaften“ ernennt die Regierung, es finden weder Vorstandswahlen noch Mitgliederversammlungen statt, und die Aufgaben dieser Gewerkschaft liegen nur auf dem Gebiet des Unterstützungswesens, wofür hohe Beiträge entrichtet werden müssen. Die kollektiven Arbeitsverträge wurden ungültig erklärt und wenn die Löhne auch nicht geschmälert wurden, so bedeutete doch die Abwertung der Landeswährung und die Steigerung der Lebenshaltungskosten eine starke Senkung der Kaufkraft des Lohnes.

Die lettländische Arbeiterschaft steht der Diktatur feindlich gegenüber, doch im jetzigen Augenblick ist es unmöglich, freie Gewerkschaften zu gründen. Bei der Vernichtung der freien Gewerkschaftsbewegung wurden deren Führer in ein Konzentrationslager geworfen und sehr schlecht behandelt. Ende 1935 hat man sie wieder auf freien Fuss gesetzt.

In *Estland* sowohl als in *Lettland* treiben die deutschen Nationalsozialisten eifrig Propaganda, und gerade der Umstand, dass es an demokratischen Einrichtungen fehlt, erschwert die Abwehr dieser Propaganda; die betreffenden Regierungen aber, die wahrscheinlich auf die Erhaltung der Selbständigkeit ihres Landes Wert legen, sehen das offenbar nicht ein.

In *Brasilien* ist es dem Eisenbahnpersonal gesetzlich verboten, Beziehungen zu internationalen Organisationen aufzunehmen. Aus diesem Grunde wandten wir uns an die brasilianische Regierung, auch liessen wir diese Angelegenheit auf der Internationalen Arbeits-

konferenz vom Jahre 1935 zur Sprache bringen. Im Einvernehmen mit uns unterbreiteten dann der argentinische Eisenbahnverband und der argentinische Gewerkschaftsbund den Fall ebenfalls schriftlich den brasilianischen Behörden; ferner hatte unser holländischer Kollege Kupers, Arbeitervertreter auf der Internationalen Arbeitskonferenz in Santiago (Chile) auf unsere Bitte in Rio de Janeiro mit dem zuständigen Minister eine Unterredung. Doch alle diese Bemühungen haben noch nicht zu dem gewünschten Ziele geführt.

Auch in *Bulgarien* feiert der Nationalismus Triumphé. Unter seinem Drucke glaubte der bulgarische Eisenbahnverband, aus der Internationale austreten zu müssen. Wir haben uns dann — was bei uns sonst nicht gerade üblich ist — schriftlich an den bulgarischen König gewandt, der ja selber Lokomotivführer ist und auch gerne auf der Lokomotive steht. Dieser Schritt vermochte zwar den Austritt der Organisation nicht zu verhindern, führte aber doch dazu, dass das Verbot, die Beitragsrückstände bei der I.T.F. zu begleichen, aufgehoben wurde. Wir haben die Hoffnung, dass unsere bulgarischen Kollegen Eisenbahner in absehbarer Zeit wieder ihren Platz in der I.T.F. werden einnehmen können, nicht aufgeben.

*Griechenland* haben die Launen des Schicksals übel mitgespielt. Die Republik wurde ein Königreich, wobei sich ausländische Einflüsse stark geltend machten. Die Thronbesteigung konnte aber den Einzug der Militärdiktatur nicht aufhalten. Obgleich sich die Eisenbahner an dem von Venizelos heraufbeschworenen Aufstand nicht beteiligten, sich vielmehr der Regierung zur Verfügung stellten, wurde die gewerkschaftliche Tätigkeit durch Erlass eines Organisationsverbotes für zwei wichtige Provinzen stark eingengt. Unter dem Drucke der griechischen Eisenbahner und auf Intervention der I.T.F. hin hat die griechische Regierung das Verbot schliesslich zurückgezogen, doch das was nur eine Galgenfrist. Unter dem ersten besten Vorwand — ein solcher ist ja immer leicht zu finden — hat man in Griechenland das Koalitionsrecht kurzerhand aufgehoben, den Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft verbannt und die Gewerkschaftsführer in grosser Zahl hinter Schloss und Riegel gesetzt. Gegen diese Massregeln haben wir auf der Maritimen Arbeitskonferenz vom Jahre 1936 mit aller Schärfe protestiert.

In *Ungarn* darf sich das Eisenbahnpersonal noch stets nicht gewerkschaftlich organisieren, wie es will. Wir haben diese Angelegenheit fortwährend aufmerksam verfolgt und, wo sich Gelegenheit dazu bot, unsere Organisationen davor gewarnt, mit der nationalistischen Organisation in diesem Lande Beziehungen anzuknüpfen.

Seit vielen Jahren kämpfen wir auch für die Koalitionsfreiheit des jugoslawischen Eisenbahnpersonals. Man hat uns zugesagt, unser an die Regierung gerichtetes Ersuchen um Wiederzulassung der seinerzeit verbotenen Organisation in Erwägung zu ziehen. Unser Generalsekretär hatte dieserhalb in Genf eine Unterredung mit dem jugoslawischen Regierungsdelegierten.

Wir haben auch später in dieser Sache nochmals geschrieben; unsere Bemühungen blieben jedoch bisher erfolglos. Wir werden aber nicht eher ruhen, bis wir unseren Willen durchgesetzt haben. Wie im Falle Ungarns warnten wir unsere Organisationen vor der Aufnahme von Verbindungen mit der nationalistischen Organisation.

Von einer restlosen Anerkennung der Eisenbahnerorganisation in *Palästina* kann immer noch nicht die Rede sein. Auf eine Intervention hin liess das englische Kolonialministerium dem englischen Verband des Lokomotivpersonals mitteilen, die vorgebrachten Beschwerden würden zum Teil berücksichtigt.

Als sich ein Vertreter des palästinischen Gewerkschaftsbundes in Europa aufhielt, veranlassten wir mit diesem eine Unterredung in London, bei der auch Vertreter unserer 3 englischen Eisenbahnerverbände zugegen waren; es wurde uns zugesagt, man würde unsere Bemühungen in der Richtung einer vollen Anerkennung der Organisation mit allen Kräften unterstützen.

In zwei weiteren Fällen war es uns möglich, durch Vermittlung von angeschlossenen Organisationen Druck auszuüben. Im ersten Falle handelte es sich um *Pondicherry* in Indien, wo den französischen Behörden die Propaganda der All-Indischen Eisenbahner-Föderation unbequem war, weshalb sie dazu übergingen, die Gewerkschaftsführer zu deportieren. Durch Vermittlung des Kollegen Jarrigion, Mitglied unseres Exekutivkomitees, gelang es aber, den Deportationsbeschluss rückgängig zu machen; ihm ist ferner zu verdanken, dass seitens der Regierung eine Untersuchung vorgenommen und dem betreffenden Regierungsvertreter anheimgegeben wurde, eine sympathischere Haltung einzunehmen.

Der *chinesische Seemannsverband* in Kanton beschwerte sich bei uns darüber, dass er in Hongkong nicht arbeiten könne, weil seitens der dortigen englischen Behörden jegliche Tätigkeit unterbunden werde. Der englische Seemannsverband und der Gewerkschaftsbund, die wir um Vermittlung baten, haben schliesslich eine Zusage erwirkt, wonach das Kolonialamt eine Untersuchung der Angelegenheit durchführen und eine wohlwollende Haltung einnehmen werde.



## Der Kampf gegen Faschismus, Nationalsozialismus und Krieg

Die Zeit ist noch nicht gekommen, um in einem Bericht wie dem vorliegenden Einzelheiten über die Tätigkeit der I.T.F. — unabhängig oder gemeinsam mit anderen Instanzen der internationalen Arbeiterbewegung — bei der Bekämpfung von Faschismus und Krieg, zu besprechen.

Die neuen Herrscher in den faschistischen Ländern, die, wie in der Einleitung zu diesem Bericht bereits bemerkt, nur Instrumente einer neuen imperialistischen Strömung sind, haben es sich zur Aufgabe gemacht, erst im eigenen Lande die persönliche Freiheit zu vernichten, bevor sie auf die Freiheit anderer Völker einen Angriff unternehmen. Die Mittel zur Unterdrückung der Bevölkerung in ihren Ländern sind technisch so vervollkommenet wie ihre Mittel um einen neuen Krieg zu führen. Ganze Heere von Spionen sowohl innerhalb wie ausserhalb ihrer Länder haben die Aufgabe, die Gegner des Regimes, deren Tun und lassen, auch ihre Äusserungen, zu bespitzeln. Doch damit nicht genug: ausser den Hunderttausenden solcher Mietlinge, welche die faschistischen Staaten zu ihrer Verfügung haben, gibt es viel mehr freiwillige Spione und Verräter, die mit den unmenschlichsten Methoden über eine wehrlose Bevölkerung herfallen. Die strengsten Strafen — die Todesstrafe ist noch nicht die schlimmste — haben diejenigen zu gewärtigen, denen Vergehen zur Last gelegt werden, die in Ländern, wo die persönliche Freiheit nicht unterdrückt worden ist, nicht als strafbar angesehen werden.

Unter solchen Umständen Mitteilungen über die illegale Tätigkeit zu machen, wäre eine Gefährdung von Hunderttausenden von Kameraden in den Ländern, wo Diktatoren herrschen, von Kameraden, welche den sozialistischen Idealen treu geblieben sind.

Faschismus und Nationalsozialismus, die ursprünglich nur dazu dienen sollten, die Völker der Länder, wo man sie einführen wollte, „glücklich“ zu machen und die angeblich nicht für den Export bestimmt waren, halten sich nun offenbar für reif, die Welt zu unterwerfen, d.h. sich die Welt tributpflichtig zu machen. Sind doch die Kriege in Abessinien, Spanien und China nichts anders als gewöhnliche Eroberungskriege, zu dem Zwecke, sich vorhandene oder mutmasslich vorhandene Rohstoffvorräte und Nahrungsmittel zu sichern, welche den Angreifern zu niedrigen geliefert werden mussten. Und die neuen Kampagnen, die auf dem Programm stehen, haben das gleiche Ziel.

Unter diesen Umständen sah sich die internationale Arbeiterbewegung vor die Frage gestellt, ob sie auf dem bisher gegenüber Krieg und Bewaffnung eingenommenen Standpunkt verharren könne. Sie musste das aber verneinen. Obgleich der Krieg als Mittel zur Beilegung von Streitigkeiten verworfen werden muss, hat der Widerstand der Arbeiterklasse gegen den Krieg nur dann Bedeutung, wenn er in allen Ländern, oder wenigstens in den wichtigsten, gleichzeitig ausbrechen würde. Die Möglichkeit, diesen Widerstand zu entwickeln und wirksam zu machen, besteht nur dort, wo die Meinung frei geäußert werden darf. Diese Meinungsfreiheit findet man in den Diktatorländern, wo jede Äußerung oder Widerstand gegen Militarismus mit dem Tode bestraft wird, nicht. Wohl oder übel muss also die internationale Arbeiterbewegung im Hinblick auf diese politische Entwicklung von ihrem Standpunkt abkommen und sich auf die Seite derjenigen stellen, die angesichts der wahnsinnigen Aufrüstung der Diktaturstaaten zu Recht der Auffassung sind, dass das einzige Mittel, um eine Überrumpelung zu verhindern, darin besteht, auch die andern Länder wehrfähig zu machen.

Zu den heute wütenden Kriegen muss sie den Standpunkt einnehmen, dass es die Aufgabe der internationalen Arbeiterbewegung ist, den Angreifer zu attackieren und den Angegriffenen bei seiner Abwehr mit zu verteidigen und zu unterstützen.

Wir schliessen keineswegs die Augen vor den Gefahren, die mit diesen veränderten Umständen und den dadurch bedingten Frontveränderungen verbunden sind, leider ist aber kein anderer Ausweg denkbar.

Auf dem Kongresse wird kurz Bericht erstattet werden über die Tätigkeit der I.T.F. zugunsten der vom Faschismus und Nationalsozialismus unterdrückten oder bedrohten Völker.



## Kapitel V

### Beziehungen zu andern internationalen Institutionen

#### I.G.B.

Zu dem I.G.B. sind unsere Beziehungen in der verfloßenen Berichtsperiode sehr lebendig gewesen.

In der Ausschuss-Sitzung des I.G.B. in Kopenhagen vom 21. bis 24. Mai 1935 wurde die I.T.F. durch Lindley und Fimmen, auf dem I.G.B.-Kongresse vom 8. bis 11. August 1936 in London durch W. R. Spence und Edo Fimmen vertreten. Da die Ausschuss-Sitzung des I.G.B. in Warschau vom Jahre 1937 zeitlich mit unserer Generalratssitzung in Paris zusammenfiel, war es unmöglich, eine Delegation dorthin zu senden. Dagegen entsandte der I.G.B. einen Vertreter zu unserem Kopenhagener Kongress.

Bei einigen Aktionen, die der I.G.B. teilweise gemeinsam mit der S.A.I. durchführte, wurde die I.T.F. zu Rate gezogen; dabei ging die Initiative bald von der einen, bald von der andern Seite aus. Wir denken hier an den Einfall Italiens in Abessinien und die wirtschaftlichen Sanktionen gegen Italien, an die Verhältnisse in Oesterreich und Danzig, die Rheinlandbesetzung, den Einfall Japans in China. Im Jahre 1934 kam es auf Grund eines in Weymouth gefassten Beschlusses zur Einsetzung eines Ausschusses, der die Koordinierung der Arbeit des I.G.B. und der Berufsekretariate in den faschistischen Ländern zur Aufgabe hatte. Diesem Ausschusse gehörte auch unser Generalsekretär an. Leider stellten sich alsbald Missverständnisse über die Befugnisse dieses Koordinations-Ausschusses heraus, die gemäss den Auffassungen der Mitglieder des Koordinations-Ausschusses aus dem Wege geräumt wurden; zu einer vollständigen Zusammenarbeit ist es jedoch nie gekommen. In der Sitzung vom Jahre 1937 in Warschau, bei der die I.T.F. nicht zugegen sein konnte, wurde der Koordinations-Ausschuss aufgelöst.

Eine für die Transportarbeiter wichtige Frage tauchte wiederum auf, nämlich die, ob die Transportarbeiter, wenn sie von der Arbeiterbewegung zur Solidaritätsaktion aufgefordert werden, im Bedarfsfalle auch mit ihrer finanziellen Unterstützung rechnen könnten. Diese Frage kam bei der Solidaritätsaktion zugunsten Spaniens wieder aufs Tapet, jedoch gelang es nicht, den I.G.B. dahin zu bringen, unsern grundsätzlich akzeptierten Standpunkt auch in die Tat umzusetzen.

Die Frage der Internationalen Unterstützungsaktionen bedarf übrigens einer besseren Regelung. Obgleich auch wir für Zentra-

lisation sind, darf man nicht aus dem Auge verlieren, dass sich Organisationen und Personen in erster Linie an das Berufssekretariat wenden, dem sie in der Vergangenheit Beiträge leisteten; darüber hinaus werden sie auch von den zentralen Instanzen oft an die Berufssekretariate verwiesen. Es wäre aus diesem Grunde gewiss wünschenswert, dass auch die Berufssekretariate eine Zuwendung aus den zentralen Unterstützungskassen erhielten, soweit sie auf Grund ihrer Tätigkeit und Ausgaben dartun können, dass sie Anspruch darauf erheben können.

In bezug auf die Frage der allgemeinen Arbeitszeitregelung durch ein internationales Übereinkommen legte uns der I.G.B. die Frage vor, ob wir eine allgemeine Regelung auf der Grundlage der 40-Stundenwoche wünschten oder aber, ob wir der Meinung wären, man müsse versuchen, für bestimmte Betriebe soweit wie möglich eine Regelung zu treffen. Wir antworteten darauf, dass nach unserer Meinung ein allgemeines Übereinkommen betr. die 40-Stundenwoche angestrebt werden müsse, dass aber die Bemühungen, dieses Ziel mittels Übereinkommen für die einzelnen Industrien zu erreichen, nicht eingestellt werden dürften.

#### *Andere Berufssekretariate*

Mit anderen Berufssekretariaten wurden freundschaftliche Beziehungen unterhalten. Auf unserem im Jahre 1935 in Kopenhagen abgehaltenen Kongress waren folgende Sekretariate vertreten:

Internationaler Bund der Privatangestellten;

Internationale Vereinigung der Fabrikarbeiterverbände;

Internationaler Bund der Bau- und Holzarbeiter;

Internationale Bekleidungsarbeiter-Föderation;

Internationale Union der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genussmittelindustrie;

Internationaler Bund der Lithographen;

Internationale Vereinigung der Schiffsoffiziere.

Die I.T.F. ihrerseits liess sich auf dem internationalen Kongress der Lebensmittelarbeiter, welcher vom 18. bis 19. September 1937 in Paris stattfand, vertreten.

#### *Internationaler Bund der Schiffsoffiziere (A.I.O.M.)*

Mit dem internationalen Bund der Schiffsoffiziere arbeitet die I.T.F. seit 1929 eng zusammen, und zwar zur beiderseitigen Zufriedenheit. Wir haben den Kampf für die Verwirklichung der internationalen Konventionen des Internationalen Arbeitsamts in

bestem Einvernehmen geführt; überdies erfolgte ein regelrechter Austausch von Material über verschiedene Fragen, bis schliesslich beide Teile zu der Einsicht gelangten, dass die Herausgabe gemeinschaftlicher Presseberichte unerlässlich sei. Diese Presseberichte, die einen Teil der gewöhnlichen Presseberichte der I.T.F. darstellen, erschienen seit dem 12. April 1937.

Auf dem im September 1937 in Paris abgehaltenen Kongress des Bundes war die I.T.F. durch E. Ehlers und Edo Fimmen vertreten, während auf dem Kopenhagener Kongress der I.T.F. der damalige Bundes-Vorsitzende K. A. Rasmussen seine Organisation vertrat.

Im übrigen fanden noch verschiedene gemeinsame Besprechungen statt. Wir können uns nur darüber freuen, dass zwischen der internationalen Organisation der Schiffsoffiziere und der der Mannschaften so gute Beziehungen bestehen und wir hoffen zuversichtlich, dass bald auch in den Ländern, wo noch kein regelmässiger Kontakt hergestellt worden ist, die Zeit dazu kommen wird.

### *Das Internationale Arbeitsamt*

Mit dem Internationalen Arbeitsamt hatten wir in den Jahren 1935, 1936 und 1937 viel zu tun. Die I.T.F. ist in der Paritätischen Seeschiffahrts-Kommission und in der Kommission für die automatische Kuppelung vertreten; 1935 und 1936 fanden Konferenzen zur Behandlung von Seeleutefragen statt. Auf unserem Kopenhagener Kongress war das I.A.A. vertreten, desgleichen auf der Seeleutekonferenz, die im November 1937 in Amsterdam abgehalten wurde.

Die grosse Regsamkeit, die das I.A.A. zur Beherzigung von Seeleutefragen entfaltet hat, veranlasste das Exekutivkomitee der I.T.F., sich beim I.A.A. für eine bessere Wahrnehmung der Interessen aller Gruppen der Transportarbeiter einzusetzen. Die Interessenvertretung aller dieser Gruppen wäre mit der Errichtung einer allgemeinen Abteilung „Verkehr“ einen grossen Schritt weitergebracht. Einige Besprechungen provisorischen Charakters fanden in dieser Angelegenheit bereits mit Vertretern des I.A.A. statt, wobei es sich zeigte, dass unsere Auffassungen und Wünsche ziemlich wohlwollend aufgenommen wurden. Wir werden diese Sache im Laufe der neuen Berichtsperiode energisch in Angriff nehmen.

### *Völkerbund*

Wegen der Zustände in Danzig haben wir uns einige Male an den Völkerbund gewandt.

Die I.T.F. hat mit dem Völkerbund auch in Fragen des Verkehrs  
Führung genommen (Tagungen des Ausschusses für Strassen-  
verkehr). Ferner wurde unsere Seeleutesektion um Mitwirkung bei  
der Bekämpfung des Schmuggels von Opium und anderen Rausch-  
giften ersucht.



# Bericht der Eisenbahner-Sektion

N. Nathans

Der Schlag, von dem die I.T.F. im Sommer 1937 betroffen wurde, als der Tod ihren hingebungsvollen Sekretär, den Kollegen Nathans, jäh aus ihrer Mitte riss, traf die Eisenbahner-Sektion am schwersten, denn wie vielfältig auch die Arbeiten gewesen sind, die seine Zeit und seine Gedanken in Anspruch nahmen, er war und blieb in erster Linie Eisenbahner. Es war auch zur Leitung der Eisenbahner-Sektion, dass man ihn damals, auf dem Wiener Kongress im Jahre 1922, zum Sekretär gewählt hat und als solcher war er vor allem unter den Organisationen der I.T.F. bekannt. Die Angelegenheiten der Eisenbahner hatten stets seine volle Aufmerksamkeit, und er scheute keine Mühe, wenn es galt, sich für die Interessen der Eisenbahner ins Zeug zu legen. Nathans hat seine Sporen als Vorkämpfer für die Eisenbahnerschaft sowohl im Inland, wie auch international verdient. Durch sein Werk ist sein Name für immer in die Geschichte der I.T.F. eingegraben und voll Bedauern und Trauer werden die Eisenbahner und die ändern Mitglieder der I.T.F. und mit ihnen noch viele andere stets seiner gedenken.

## Allgemeiner Überblick

Die Wiederbelebung der Wirtschaft um das Jahr 1935 hat sich in der hinter uns liegenden Berichtsperiode auch bei den Eisenbahnen und deren Lage ausgewirkt. Ziemlich allgemein konnte man eine Steigerung des Verkehrs und damit auch bessere Einnahmen feststellen. Das will jedoch nicht heissen, dass der Eisenbahnverkehr nun über die ganze Linie Profite aufweisen würde. Die Eisenbahnen, die tatsächlich Gewinne abwerfen, sind noch recht spärlich. Die Ursache dafür liegt nicht ausschliesslich in der Wirtschaftslage, wiewohl diese eine grosse Rolle spielt. Tatsache ist, dass die Eisenbahnen im allgemeinen, besonders aber in den Ländern, wo der Eisenbahnbetrieb der Privatinitiative überlassen wurde, derart überkapitalisiert sind und infolgedessen vielfach unter so grossen Schuldenlasten gebückt gehen, dass sie sogar unter normalen Verhältnissen kaum positive Betriebsresultate erzielen würden.

Die Eisenbahnen lernen allmählich einsehen, dass sie ihr altes Verkehrsmonopol verloren haben und dass sie ganz neue Wege einschlagen müssen. Eine der stärksten Triebkräfte, die sie

zu dieser Einsicht gebracht haben, ist die Konkurrenz des Kraftverkehrs gewesen, der den Eisenbahnen schwer mitgespielt und zur Folge gehabt hat, dass der durch die Wirtschaftsdepression ohnehin schon schwindende Verkehr noch weiter zurückgegangen ist. Die Eisenbahnen, die sich aus verschiedenen Gründen nicht so schnell neuen Verhältnissen anpassen können, haben in den ersten Krisen Jahren weitgehende Sparmassnahmen durchgeführt, von denen besonders das Personal in Form von Personalabbau, Lohnkürzungen und anderen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen betroffen wurde. An die Stelle dieser Massnahmen trat dann aber allmählich eine vernünftiger Taktik der Rationalisierung und Modernisierung des Betriebes. Man ist auch in den Jahren 1935 bis 1937 in dieser Richtung weiter gegangen, und diese veränderte Einstellung der Bahnbetriebe hat zweifellos dazu beigetragen, dass ihnen wieder ein guter Teil des verlorenen Verkehrs zugeflossen ist.

Ein Zeichen dafür, dass die Eisenbahnen im Laufe der verflorenen Arbeitsperiode, soweit die Rationalisierung in Frage kommt, aus dem Versuchsstadium herausgetreten sind, ist der Umstand, dass sie international nach einheitlichen Richtlinien vorgehen.

Abgesehen von der weiteren Elektrifizierung der dafür in Betracht kommenden Linien ist die Motorisierung rasch fortgeschritten. Hinsichtlich des Schnellverkehrs kann man in Europa sowohl wie in Amerika eine zunehmende Verwendung der stromlinienförmigen dieselektrischen Züge feststellen. Im Nahverkehr werden mehr und mehr Motorwagen der verschiedensten Typen in Betrieb genommen; diese gestatten bei geringeren Kosten als beim Dampfbetrieb einen viel schnelleren und häufigeren Verkehrsdienst. Gleichzeitig stellt man das Bestreben fest, das rollende Material für das reisende Publikum möglichst bequem und angenehm zu machen. Um den Verkehr zu stimulieren, hat man in manchen Fällen auch Tarifiermassigungen, Ausflüglerzüge etc. eingeführt. Kurz, die Eisenbahnen haben in mancherlei Hinsicht neue Wege beschritten, um wieder die Gunst des reisenden Publikums zu gewinnen.

Auch im Güterverkehr versuchen die Eisenbahnen, sich den Bedürfnissen ihrer Kunden anzupassen. Die Beförderungszeiten sind bedeutend verkürzt worden und besonders für hochwertige Gütersorten, die leicht zum Kraftverkehr abwandern, wurden Tarifiermassigungen eingeführt.

Man hat auch viel weitgehenderen Gebrauch von Behältern gemacht und es wurden ausserdem neue und praktischer eingerichtete Güterwagen in den Verkehr gebracht. In zahlreichen Fällen legte man moderne Verschiebebahnhöfe an, die eine weitere Verkürzung der Transportzeiten ermöglichten. Auch der Güterbestell-



dienst (Abholung und Zustellung von Waren) erfuhr eine Verbesserung und in vielen Ländern können die Eisenbahnen ihrer Kundenschaft einen Haus-Haus-Dienst bieten, der oft einen Vergleich mit dem Kraftverkehr bestehen kann.

In fast allen Zweigen des Eisenbahndienstes hat sich die Rationalisierung oder vielmehr die fortgesetzte Rationalisierung bemerkbar gemacht. Dies ist der Fall in der Bahnunterhaltung, im Material- und Werkstätdendienst, Lokomotivdienst u.s.f.

Soweit der Zugdienst in Betracht kommt, hat man das System der Einmann-Bedienung auf den elektrischen Lokomotiven und Motorwagen im allgemeinen beibehalten. In diesem Punkte ist es den Eisenbahnerorganisationen nicht gelungen, die Verwaltungen von den mit diesem System verbundenen Gefahren zu überzeugen. Gewiss erkennen diese, dass ein Gefahrenmoment vorliegt, sie versuchen aber, die Verkehrssicherheit auf dem Wege der Signalgebung zu verbürgen. So hat man beispielsweise die elektrischen Einmann-Lokomotiven in der Schweiz mit einem Apparat ausgerüstet, der den Führer warnt, wenn er ein Haltesignal überfahren hat und der nötigenfalls sogar den Strom unterbrechen und den Zug zum Halten bringen kann. In den Vereinigten Staaten dagegen hat die Entwicklung einen andern Verlauf genommen; dort gelangte im Jahre 1936 ein Gesetz zur Annahme, das die Einmann-Bedienung von Lokomotiven, ausser im Lokalverkehr, verbietet.

In den verfloßeneren 3-Berichtsjahren ist auch der Sicherheitsdienst Gegenstand der Modernisierung und Rationalisierung gewesen. Im allgemeinen scheint die Tendenz zu bestehen, das alte System der Tag- und Nachtsignale aufzugeben und an seiner Stelle Lichtsignale einzuführen, die bei Tag und Nacht dieselben Signalbilder zeigen. GleichermäÙe hat man begonnen, die alten mechanischen Stellwerke durch elektrische Stellwerke zu ersetzen, durch welche man diesen Dienst besonders auf grossen Bahnhöfen zentralisieren kann. Auf diese Weise ist es möglich gewesen, bis zu 5 mechanische Stellwerke zu einem neuen elektrischen Stellwerk zusammenzulegen. Diese Umstellung vom mechanischen zum elektrischen Betrieb ist ziemlich kostspielig, sie erfolgt daher nicht in besonders raschem Tempo; soviel steht aber fest, dass sie hinsichtlich der Interessen des Personals eine Gefahr in sich schliesst und hier Wachsamkeit am Platze ist.

In der Konkurrenz mit dem Kraftverkehr, von der hier bereits die Rede war, versuchen die Eisenbahnen mehr und mehr zusammenzuarbeiten; obgleich sich ihnen dabei grosse Schwierigkeiten in den Weg stellen und das Problem als solches noch weit von seiner Lösung entfernt ist, so sehr sich auch die staatlichen Behörden in

manchen Ländern bemühen, Massnahmen zugunsten der Eisenbahnen zu treffen. In vielen Ländern dürfte die Frage der Verkehrsteilung noch auf viele Jahre hinaus ein Streitobjekt sein, und solange die beiden Verkehrsmittel nicht auf gleichen Fuss miteinander gestellt worden sind, fehlt jeder feste Boden zu einer Zusammenarbeit. Vom Standpunkte der Eisenbahnbetriebe aus gesehen, liegen die Verhältnisse in England und Schweden am besten; in diesen Ländern betreiben die Eisenbahnen selber, direkt oder indirekt, in grossem Ausmass Kraftverkehrsdienste und dadurch verschaffen sie sich beträchtliche zusätzliche Einnahmen.

Am Schlusse dieser kurzgefassten allgemeinen Übersicht sei es noch gestattet, darauf hinzuweisen, dass die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der verflossenen Periode ziemlich allgemein Gegenstand von Verbesserungen gewesen sind, wenn auch die Lohnerhöhungen grossenteils durch die gesteigerten Kosten der Lebenshaltung bedingt waren.

Auch die Personalbestände zeigen in der Berichtsperiode eine leichte Steigerung; diese ist nicht ausschliesslich durch die Verkehrszunahme zu erklären, sondern auch durch den Umstand, dass man früher bei der Personalabbaupolitik zu weit gegangen ist und die Reserve an qualifiziertem Personal gefährdet hat.

Wir wollen nun noch einen flüchtigen Blick auf die Entwicklung in einigen wichtigen Ländern werfen.

### *England*

In den Jahren 1935, 1936 und 1937 haben sich die Einnahmen der 4 grössten englischen Eisenbahngesellschaften in aufsteigender Linie bewegt. Das Jahr 1935 schloss mit einem Nettogewinn von 30,9 Millionen, 1936 mit einem solchen von über 33,5 Millionen und 1937 mit einem Nettogewinn von ca. 38 Millionen Pfund Sterling ab. Diese Steigerung kam sowohl durch den Personen- als den Güterverkehr zustande, obwohl der Güterverkehr am meisten dazu beigetragen hat. So stieg die Anzahl Personenkilometer von 31.574.492.000 i. J. 1934 auf 32.738.312.000 i. J. 1935 und auf 33.297.765.000 i. J. 1936. Die Anzahl Tonnenkilometer betrug 25.837.098.000 bzw. 26.140.717.000 und 27.787.578.000. Wir besitzen noch keine amtlichen Zahlen über das Jahr 1937, es darf aber angenommen werden, dass die Entwicklung in die gleiche Richtung gegangen ist.

Ausser am eigentlichen Eisenbahnverkehr sind die englischen Eisenbahnen an Kraftverkehrsbetrieben aller Art beteiligt, z. B. am Lastkraftwagen- und Autobusverkehr, an Hafenanlagen, an der Seefahrt, Luftfahrt und an vielen grossen Hotelbetrieben. In allen

diesen Unternehmungen sind in der Berichtsperiode Fortschritte aufzuweisen, ausgenommen in der Luftfahrt, die Verluste erlitten hat und wahrscheinlich eingestellt wird. Während einer Reihe von Jahren wies der Güter-Sammel- und -Verteilungsdienst, mit Ausnahme der Southern Railway, die Profite erzielt hat, Defizite auf. Die englischen Gesellschaften verfügen, soweit der Kraftverkehr in Betracht kommt, direkt oder in den Betrieben, an denen sie beteiligt sind, über 9.781 Lastkraftwagen und mehr als 15.000 Autobusse; ausserdem hatten sie Ende 1937 20.075 Wagen mit Pferdegespann und 12.472 Pferde, wovon 380 im Verschiebedienst verwendet wurden.

Die Rationalisierung und Modernisierung der englischen Eisenbahnen ist in den letzten 3 Jahren in ziemlich raschem Tempo fortgeschritten. 1935 erklärte sich die Regierung bereit, für Amortisation und Verzinsung eines Darlehens von 30 Millionen Pfund Sterling zu bürgen, das die Eisenbahnen zur Modernisierung der Linien und Fortsetzung der Elektrifizierungsarbeiten bei der Southern Railway für notwendig hielten. Die Modernisierungsarbeiten sollen in einem Zeitraum von 5 Jahren vollendet sein.

In England, dem Ursprungsland des Dampfbetriebes, hat man sich um die Vervollkommnung der Dampflokomotiven grosse Mühe gegeben und man hat daher moderne, stromlinienförmige Dampfzüge in den Verkehr gebracht, mit denen man die Zuggeschwindigkeit steigern und auch für bessere Bequemlichkeit der Reisenden sorgen will. Diese neuen Schnellzugstypen werden ausschliesslich im Fernverkehr verwendet.

Gleichzeitig hat der Motorwagenverkehr bei den englischen Eisenbahnen, der bereits vor dem Aufkommen der Dieselmotorwagen auf verkehrsarmen Strecken ein grosses Ausmass angenommen hatte, an Boden gewonnen. Die Diesellokomotiven und Dieseltraktoren finden auch im Verschiebedienst mehr und mehr Eingang.

Grosse Aufmerksamkeit hat man auch der Modernisierung des Signalwesens gewidmet und in einer Reihe grosser Bahnhöfe wurde eine Tag und Nacht betätigte Lichtsignaleinrichtung in Betrieb gesetzt. Auch die Elektrizität wird in stets ausgedehnterem Masse angewandt. Man macht auch viel weitgehenderen Gebrauch vom Telephon und eine grosse Anzahl Verschiebebahnhöfe sind mit Lautsprechern ausgerüstet.

Trotz dieser Rationalisierungsmassnahmen weisen die Personalbestände der englischen Eisenbahnen von Jahr zu Jahr eine Steigerung auf. Im Laufe des Jahres 1935 wuchsen die Personalbestände von 540.837 auf 554.796, um 1936 die Zahl 559.356 und 1937 574.522 zu erreichen.

In bezug auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen haben die englischen Eisenbahnerorganisationen eine arbeitsreiche Zeit hinter sich. Das Jahr 1935 begann mit der Aufhebung der Hälfte des 5%igen Gehaltsabbaues, der dem Personal in Jahre 1931 auferlegt worden ist. In den 3 letzten Jahren ist es den Eisenbahnern, unter Berufung auf die besseren Betriebsergebnisse, gelungen, in 2 Etappen auch die restlichen  $2\frac{1}{2}$  % Gehaltsabbau zurückzuerlangen. Sie haben auch andere Forderungen gestellt, z.B. einen Mindestlohn von 50 sh. pro Woche, eine Arbeitszeitverkürzung (für das Lokomotivpersonal auf 40 Wochenstunden) und eine Verlängerung der Ferien. Trotz der eifrigen Bemühungen der Organisationen konnten diese Forderungen noch nicht verwirklicht werden.

### *Frankreich*

Die Entwicklung der Verhältnisse in Frankreich war in den 3 Berichtsjahren nicht so günstig wie in den meisten anderen Ländern. Diese Zeit war reich an Ereignissen aller Art und der französische Eisenbahnerverband ist vor recht schwierige Probleme gestellt worden.

Die Betriebsresultate bei den französischen Eisenbahnen sind von jeher ein delikater Punkt gewesen, denn Frankreich ist wohl ein klassisches Beispiel für die Überkapitalisierung der Eisenbahnen. Sogar in den verhältnismässig guten Jahren hat der Zinsendienst derart grosse Summen verschlungen, dass alle Betriebsüberschüsse dorthin gewandert sind; der Staat hat sogar noch zur Deckung der Defizite beispringen müssen. Das Jahr 1934 schloss beispielsweise mit einem Betriebsüberschuss von nahezu 90 Millionen Franken ab und nachdem die Zinsen gezahlt waren, verblieb ein Defizit von 4.7 Millionen. In wiederholten Fällen hat man versucht, in den Finanzen der französischen Eisenbahnen Ordnung zu schaffen, jedoch vergeblich. Im Jahre 1933 war das Defizit auf 10 Milliarden angewachsen, wofür der Staat aufzukommen hatte. In den Jahren 1933 bis 1936 entstand ein neues Defizit von 15 Milliarden und allein für 1937 rechnet man mit einem neuen Verlust von 6 bis 7 Milliarden.

Ein wichtiges Ereignis in der Geschichte der französischen Eisenbahnen war die 1937 erfolgte Gründung der Nationalen Eisenbahngesellschaft. Die neue Gesellschaft vereinigte in sich die grossen französischen Eisenbahnnetze, die früher in finanzieller Hinsicht unter zentraler Verwaltung standen, aber dennoch stets weitgehende Selbständigkeit hatten. Der Staat besitzt 51 % der Aktien der neuen Gesellschaft, hat daher, theoretisch

wenigstens, das Beschluss- und Verwaltungsrecht. Die Privatinteressen haben aber noch immer grossen Einfluss, trotzdem aber muss die Gründung dieser Gesellschaft als ein bedeutender Schritt in die Richtung einer Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes angesehen werden, indem der Staat auf Grund der geschlossenen Vereinbarungen mit der Zeit automatisch Eigentümer der Eisenbahnen wird. Die neue Gesellschaft hat am 1. Januar 1938 ihre Tätigkeit aufgenommen. Das Personal ist, allerdings in unzureichendem Masse, im Verwaltungsrat vertreten.

In den 3 letzten Jahren ist in Frankreich der Eisenbahnverkehr zurückgegangen. Die Anzahl Personenkilometer ist gesunken von 27.909.266.000 i. J. 1934 auf 26.874.278.000 i. J. 1935, um 1936 auf 27.692.524.000 zu steigen. Die endgültigen Zahlen für 1937 liegen noch nicht vor, sie dürften aber wahrscheinlich eine weitere Verminderung aufweisen. In den 3 fraglichen Jahren betrug die Anzahl Tonnenkilometer 48.306.464.000 bzw. 44.602.954.000 und 44.669.212.000.

Ogleich noch allerhand andere Faktoren eine Rolle spielen, liegt die Hauptursache dieses Rückgangs doch im Kraftverkehr, der in Frankreich den Eisenbahnen besonders heftig Konkurrenz macht. Die Regierung befasst sich seit 1933 mit dieser Frage und sie versucht, zwischen den verschiedenen Transportmitteln eine Koordination zuwege zu bringen. Da die zu diesem Zwecke getroffenen Massnahmen nicht zu dem gewünschten Resultat führten, wurde am 31. August ein neues Gesetz erlassen, das hauptsächlich eine Regelung der Konkurrenz zwischen den Eisenbahn- und Kraftverkehrsbetrieben bezweckt. Das Gesetz unterstellt alle Unternehmungen einer einheitlichen Kontrolle. Künftig ist eine besondere Genehmigung zum Betrieb von Kraftwagenlinien erforderlich; ferner hat man den Kraftverkehrsbetrieben gewisse Lasten auferlegt, um zu verhüten, dass sie ihre Dienste gegen niedrigere Tarife als die Eisenbahnen anbieten. Neben dem Obersten Eisenbahnrat wurde ein Oberster Verkehrsrat ins Leben gerufen, der die Aufgabe hat zu bestimmen, welche Verkehrsbetriebe beizubehalten und welche aufzuheben sind. Er soll ferner die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel fördern und den Tariffragen, die auf das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander einwirken, seine besondere Aufmerksamkeit schenken. Diese verschiedenen Massnahmen sind noch zu kurzen Datums, als dass sie eine Beurteilung über ihre Zweckmässigkeit zulassen.

Bei den französischen Eisenbahnen sind dieselben Rationalisierungs- und Modernisierungstendenzen wie in anderen Ländern fest-

zustellen. Man bringt auch dort Motorwagen in den Verkehr, man bringt Änderungen im Signalwesen an, die Stellwerke werden elektrifiziert und die Fahrzeiten der Züge verkürzt. Im Hinblick auf die ungünstigen Verhältnisse kann man sich sogar auf weitergehende Rationalisierungsmassnahmen gefasst machen.

Für die französische Eisenbahnergewerkschaft war die verflossene Periode eine Zeit intensiver Tätigkeit. Wegen der rasch gestiegenen Kosten der Lebenshaltung mussten die Eisenbahner Schlag auf Schlag Lohnaufbesserungen und Teuerungszuschläge fordern und mehr als einmal sind höchst gefährliche Situationen entstanden.

Auf Grund der 1936 erlassenen Verordnung, mit der grundsätzlich die 40-Stundenwoche eingeführt wurde, musste der französische Eisenbahnerverband, um auch für die Eisenbahnen deren grundsätzliche Einführung zu erlangen, langwierige Verhandlungen führen. Infolge des besonderen Charakters der Eisenbahnen waren gewisse Abweichungen von der 40-Stundenwoche notwendig und erst nach langen Besprechungen kam es zu einer Arbeitszeitregelung. Die Eisenbahnunternehmen hatten es mit der Durchführung des neuen Gesetzes gar nicht eilig und der Eisenbahnerverband musste und muss heute noch grosse Anstrengungen unternehmen, um durchzusetzen, dass die 40-Stundenwoche eingehalten wird. Die Folge dieser Massnahme war, dass der Personalbestand um 60.000 Köpfe erweitert werden musste. Den Inhalt der neuen Arbeitszeitregelung für die Eisenbahner hat die I.T.F. veröffentlicht.

Eine andere sehr wichtige Frage war die der Verwirklichung eines Kollektivvertrages für das Aushilfspersonal. Nach dem für diese Gruppe geschlossenen Vertrag erfolgt nach Zurücklegung einer gewissen Anzahl Dienstjahre die Festanstellung. Ein Auszug aus diesem Vertrag wurde von der I.T.F. ebenfalls veröffentlicht.

In organisatorischer Hinsicht hat der französische Eisenbahnerverband einen mächtigen Aufschwung zu verzeichnen. Ohne uns über die Auswirkungen der Einheit, die sich innerhalb der französischen Gewerkschaftsbewegung vollzogen hat, näher zu verbreiten, kann mitgeteilt werden, dass die Organisation viele neue Mitglieder gewonnen hat auf Grund der Tatsache, dass die Arbeiter den Wert der gewerkschaftlichen Organisation besser einsehen gelernt haben. Ein erfreulicher Faktor ist auch die Verschmelzung des Eisenbahnerverbandes mit der Organisation des Aufsichtspersonals.

Zum Schluss müssen wir noch darauf hinweisen, dass die Personalbestände bei den französischen Eisenbahnen von 435.591 i. J. 1934 auf 421.245 i. J. 1935 und 420.850 i. J. 1936 zurückgegangen sind. Es ist für 1937 infolge der Einführung der 40-Stundenwoche mit einer Zunahme des Bestandes um 60.000 zu rechnen.

## Deutschland

Die Deutsche Reichsbahn berichtet von einer Zunahme des Verkehrs sowohl als der Einnahmen. In welchem Grade diese Zunahme auf eine normale Verbesserung zurückzuführen ist, ist schwer zu beurteilen. In erster Linie dürfte die Ursache in der starken Aufrüstung zu suchen sein. Seit 1933 stieg das Transportvolumen um 144 Millionen Tonnen auf 452 Millionen Tonnen im Jahre 1936, d. i. um 46 %.

Auch im Personenverkehr kann man eine Steigerung feststellen; diese erklärt sich aber zweifellos grossenteils aus den Transporten für die Nazi-Partei und ihre verschiedenen Organisationen gelegentlich von Kongressen und Demonstrationen; diese Transporte muss die Reichsbahn zu ermässigten Tarifen ausführen.

Auch in Bezug auf die Finanzen hat die Reichsbahn keine freie Hand. Sowohl direkt wie indirekt verschafft sich der nationalsozialistische Staat ansehnliche Einnahmen aus der Reichsbahn, was im Budget des Unternehmens zum Ausdruck kommt. Die Tatsache, dass die Reichsbahn wieder verstaatlicht ist, hat hieran nichts verändert.

Man kann ohne Übertreibung behaupten, dass die Deutsche Reichsbahn derart misbraucht wird, dass dies früher oder später verhängnisvolle Folgen haben muss. So wird das Material, das rollende sowohl wie das feste, nicht wie es sich gehört unterhalten. Die Anzahl Güterwagen z.B., die 1927 655.000 betrug, ging auf 575.000, d. i. um 12 % zurück, und trotz dieses Rückganges muss ein um 20 % angewachsener Verkehr bewältigt werden. Die Wagen werden daher so intensiv gebraucht, dass sie nicht in gehöriger Weise unterhalten werden können. Neuanschaffungen können nicht in dem erforderlichen Masse gemacht werden und bei Ausbesserungsarbeiten musste man oft minderwertiges Material verwenden, weil sich der Staat in erster Linie um die Befriedigung der Bedürfnisse der Rüstungsindustrie kümmert.

Unter dem Naziregime befinden sich die Eisenbahner, was verständlich ist, in keiner günstigen Lage. Wenn auch die Löhne formell nicht gesenkt worden sind, ist das Einkommen der Eisenbahner dennoch, um durch die Abzüge aller Art, welche die Nationalsozialisten an den Löhnen vorzunehmen pflegen, beträchtlich geschmälert worden. Das Eisenbahnpersonal ist ganz auf den guten Willen seiner Vorgesetzten angewiesen, es hat keinerlei Möglichkeit, zu seinen Rechten zu kommen. Oft machen auch die Vorgesetzten Missbrauch von seiner Lage.

Die Arbeitszeitbestimmungen werden in weitgehendem Masse

durchbrochen, ja man geht sogar so weit, vom Lokomotivpersonal ununterbrochene Dienstschichten von 16 Stunden zu verlangen.

### *Schweiz*

Die Schweizerischen Bundesbahnen drückt seit dem Kriege eine schwere Schuldenlast und dies hat sich in den letzten Jahren auf verschiedene Art in der Entwicklung der Lage ausgewirkt. Nach den guten Jahren setzte ein Verkehrsrückgang ein, die Lage wurde kritisch und seither wurde immer wieder versucht, die Bundesbahnen zu sanieren. In dem Gesetz betr. die Sanierung der Bundesbahnen ist vorgesehen, dass der Staat die alte Schuld des Unternehmens übernimmt und ausserdem für ein Betriebskapital in Höhe von 700 Millionen Franken sorgt. Ende 1937 war dieses Gesetz noch nicht angenommen.

Ende Dezember 1934 gelangte ein Gesetz zur Annahme, das die Bundesbahnen insofern in eine Ausnahmestellung versetzte, als es dem Bundesrat weitgehende Befugnisse in bezug auf den Eisenbahnbetrieb eingeräumt hat. U. a. spricht es ihm das Recht zu, die Betriebsmethoden zu vereinfachen, der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit zu geben, den Betrieb den wirtschaftlichen Interessen des Landes anzupassen und schliesslich das neu eingestellte Personal nicht fest anzustellen. Dieses Gesetz sollte bis 31. Januar 1937 in Kraft bleiben. Ein Referendum über dieses Gesetz abzuhalten erwies sich als unmöglich, weil es sich um ein Notgesetz handelte.

Die von den Bahnen durchgeführten Sparmassnahmen hatten Personaleinschränkung sowie Lohnsenkungen im Gefolge. Im Laufe des Jahres 1937, als die Betriebsergebnisse eine Besserung aufwiesen, wurden diese Lohnkürzungen teilweise aufgehoben.

Der Schweizerische Eisenbahner-Verband war in den 3 verflossenen Jahren eifrig bemüht, die Interessen des Personals sowohl hinsichtlich der Arbeitsbedingungen als auch der Pensionsregelung zu wahren. In bezug auf die Regelung der rechtlichen Stellung des Eisenbahnpersonals ist aber noch kein endgültiges Resultat erzielt worden.

### *Holland*

Der Verkehr bei den holländischen Eisenbahnen hat ebenfalls eine absteigende Tendenz aufzuweisen und die ganze Periode ist durch die fortgesetzte Rationalisierung gekennzeichnet. Die holländischen Eisenbahnen haben in weitgehendem Masse diesel-



elektrische Motorwagenzüge und Dieselmotorwagen in den Verkehr gebracht und allmählich schritten sie auch zur Elektrifizierung des mittleren Teiles des Bahnnetzes. Trotz aller Spar- und Rationalisierungsmassnahmen haben die holländischen Eisenbahnen mit Verlust gearbeitet. Die Lage wurde noch schwieriger durch den Umstand, dass die Eisenbahnen eine grosse Kapitalschuld hatten. Der Staat, der für die Zinszahlungen und Amortisierung haftet, musste in den vergangenen Jahren mit ausserordentlich hohen Beträgen beispringen.

Die in den jüngsten Jahren durchgeführten wichtigsten Massnahmen sind zweifellos diejenigen, welche auf eine Reorganisation der Eisenbahnen hinzielen. Ab 1. Januar 1938 wurden die Eisenbahnen zu einer Gesellschaft zusammengelegt, deren einziger Aktionär der Staat ist.

### *Skandinavische Länder und Finnland*

In den 3 letzten Jahren war die Entwicklung bei den Eisenbahnen in den skandinavischen Ländern und in Finnland günstig.

Wenn auch in *Dänemark* und *Norwegen* die Defizite noch nicht ganz verschwunden sind, so kann man doch sagen, dass sie stark zurückgingen. Die Personalbestände sind ziemlich stabil geblieben; sie weisen eine schwach steigende Tendenz auf. In *Dänemark* haben die Eisenbahnen dieselektrische Schnellzüge in Betrieb genommen, es werden aber auch in weitgehendem Masse andere Motorwagentypen verwendet. In manchen Fällen wurden Nebenbahnbetriebe stillgelegt und durch Automobildienste ersetzt.

In der zurückliegenden Periode erhielt das Personal in Form einer Erhöhung der Teuerungszulage eine Lohnerhöhung.

In *Schweden* hat der Verkehr infolge der günstigeren wirtschaftlichen Verhältnisse zugenommen und es wurden Betriebsüberschüsse erzielt. Der Personalbestand hat etwas zugenommen.

Die Elektrifizierung des Bahnnetzes wurde fortgesetzt und im jetzigen Augenblick ist der Verkehr zu etwa 85 % elektrisch; das Staatsbahnnetz ist zu etwa 45 % elektrifiziert.

Inzwischen wurde dem Eisenbahnpersonal bis zur endgültigen Gehaltsregelung einstweilen ein Teuerungszuschlag von ca. 10 % gewährt. Im Laufe des Jahres 1937 wurde den Eisenbahnern, wie überhaupt sämtlichen Staatsbeamten das gesetzlich geregelte Verhandlungsrecht eingeräumt.

In den vergangenen 3 Jahren haben auch die finnischen Eisenbahnen Betriebsüberschüsse zu verzeichnen. Auch in Finnland ist

man bestrebt, den Betrieb zu modernisieren; man hat bereits auf verkehrsschwachen Linien im Personenverkehr Motorwagen eingeführt. Die finnischen Staatsbahnen haben noch keine elektrifizierten Linien und im Dampfbetrieb wird vielfach zur Heizung der Lokomotiven Holz verwendet.

In *Belgien* und in der *Tschechoslowakei* sowie in verschiedenen anderen Ländern ist für die Eisenbahnen eine günstige Wendung eingetreten und alles scheint darauf hinzuweisen, dass die schlechten Jahre vorbei sind.

#### *Vereinigte Staaten.*

Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten haben Jahre intensiver Tätigkeit hinter sich. Dank der von Präsident Roosevelt auf wirtschaftlichem Gebiet durchgeführten Massnahmen hat der Eisenbahnverkehr zugenommen, was auch eine Einnahmesteigerung bedeutete.

Sobald sich die Verhältnisse gebessert hatten, stellten die Personalorganisationen Lohnforderungen, die nach langwierigen Verhandlungen auch bewilligt wurden; in manchen Fällen war allerdings eine Streikdrohung notwendig. Im Durchschnitt sind die Löhne um ca. 7 % erhöht worden.

Es sind auch andere, für das Personal wichtige Massnahmen durchgeführt worden. So gelangte ein Gesetz zur Annahme, durch welches das Eisenbahnpersonal bei Vollendung des 65. Lebensjahres in den Genuss einer Altersrente gelangt. Zunächst ist dieses Gesetz vom Obersten Gerichtshof für ungesetzlich erklärt worden. Dieser stellte sich auf den Standpunkt, man könne die Bahnbetriebe nicht zwingen, Versicherungsprämien zu zahlen. Nachdem das Gesetz in diesem Punkte geändert und den Eisenbahngesellschaften statt der Prämienzahlung eine gewisse Steuer auferlegt worden war, trat das Gesetz in Kraft und heute sind 10.000 amerikanische Eisenbahner im Genuss einer Altersrente. Diese Massnahme ist teilweise als eine Massnahme zur Linderung der Arbeitslosigkeit anzusehen. Ebenso verhält es sich mit dem Gesetze zur Beschränkung der Zuglänge und demjenigen über die Arbeitslosenversicherung, dessen endgültiger Wortlaut noch nicht vorliegt.

Auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Organisation ist in den vergangenen Jahren auch viel getan worden. Die Mitgliederzahlen der Eisenbahnverbände sind beträchtlich gestiegen; dies erklärte sich grossenteils durch den Umstand, dass die gelben Gewerkschaften, die Werkvereine, mit der neuen Gesetzgebung

über die gewerkschaftliche Organisation vollkommen von der Bildfläche verschwunden sind.

Die Eisenbahngesellschaften ihrerseits haben indessen nichts unversucht gelassen, um die Gewerkschaften in ihrer Entfaltung und Entwicklung aufzuhalten. Trotzdem ihnen Tarifierungen bewilligt worden sind, versuchen sie, Lohnsenkungen durchzudrücken, wobei sie geltend machen, der Verkehr hätte in letzter Zeit wieder nachgelassen.

### Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen

Im allgemeinen Teil werden genauere Mitteilungen über die Bewegung der Mitgliederzahlen der Eisenbahnerverbände gemacht. Wir weisen hier nur darauf hin, dass bei sämtlichen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in den letzten 3 Jahren eine Mitgliederzunahme zu verzeichnen ist. Nach den in den Jahren 1932 und 1934 erlittenen schweren Verlusten ging der Mitgliederbestand der Eisenbahner-Sektion um fast 400.000 zurück, sodass er am 1. Januar 1935 auf 921.993 gesunken war. Am 1. Januar 1938 hatte er jedoch wieder ca. 1.100.000 erreicht.

In der Berichtsperiode hat sich eine aussereuropäische Organisation angeschlossen, nämlich der *Verband des Lokomotivpersonals von Neuseeland*. Leider musste eine ganze Reihe von Verbänden aus der Mitgliederliste gestrichen werden. Es handelt sich um den *bulgarischen Eisenbahnerverband*, der in nationalistisches Fahrwasser geraten ist, um den *Eisenbahnerverband in Danzig*, der den Nationalsozialisten zum Opfer fiel, um den *griechischen Eisenbahnerverband*, der von der Regierung aufgelöst worden ist, um den aufgelösten *estländischen Eisenbahnerverband* und schliesslich um den *rumänischen Eisenbahnerverband*, der von der Regierung verboten wurde.

Der *norwegische Eisenbahngestelltenverband* steht seit 1. Januar 1937 ebenfalls nicht mehr in unserem Mitgliederverzeichnis, da er sich mit dem Eisenbahnerverband verschmolzen hat.

Das Verhältnis zu den angeschlossenen Organisationen war in der Berichtsperiode in jeder Hinsicht gut; das Sekretariat kann jedes Mal, wenn es sich in einer Angelegenheit an sie wenden muss, auf ihre wohlwollende Mitarbeit rechnen. Selbstredend hat die internationale Situation auch auf die Tätigkeit der I.T.F. ihren Stempel gedrückt, wir dürfen aber mit Genugtuung feststellen, dass die zahlreichen grossen Schwierigkeiten, mit denen gekämpft werden musste, das internationale Solidaritätsgefühl gestärkt haben.

## Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen

Wir haben, soweit dies möglich war, mit anderen Organisationen, deren Adressen wir kannten, Beziehungen unterhalten und jedes Mal, wenn sie uns den Wunsch dazu zu erkennen gaben, verschafften wir ihnen Auskünfte und Material. Eine dieser Organisationen, der *australische Eisenbahnerverband*, stellte uns 1936 einen Betrag von £ 10.— als Anerkennung für die von der I.T.F. getane Arbeit zur Verfügung. Diese Organisation hat sich mit dem Gedanken eines Anschlusses bei der I.T.F. ernstlich vertraut gemacht. Mit dem *brasilianischen Eisenbahnerverband* steht das Sekretariat seit Anfang 1935 in Verbindung. Diese Organisation möchte der I.T.F. beitreten, ist dazu aber nicht in der Lage, weil es gesetzlich verboten ist, einer Internationale anzugehören. In einem an den zuständigen brasilianischen Minister gerichteten Briefe hat das Sekretariat für die Organisation um Erlaubnis zum Beitritt zur I.T.F. gebeten. Es hat sich auch an das I.A.A. gewandt, damit sich dieses um die Aufhebung des fraglichen Gesetzes bemühe, bisher blieben aber diese Versuche erfolglos.

Um ihren Anschluss in die Wege zu leiten, hat das I.T.F.-Sekretariat auch mit einer *Eisenbahnerorganisation in Kanada* und 2 Organisationen in *Kuba* korrespondiert. Dieser Briefwechsel hat aber noch zu keinem positiven Resultat geführt.

Eine der wenigen europäischen Eisenbahnerorganisationen, die noch stets abseits von der I.T.F. stehen, ist die *Vereinigung der Privatbahngestellten Dänemarks*, mit der wir jedoch bereits Verbindungen aufgenommen haben. Wir erfuhren, dass der dänische Gewerkschaftsbund auf dem Kongresse der Vereinigung im Jahre 1937 vertreten war. Wir hielten dies für ein Anzeichen dafür, dass sich die Einstellung der Organisation geändert hätte und setzten uns daher durch Vermittlung des Gewerkschaftsbundes erneut mit ihr in Verbindung. Auch der *Verband des Lokomotivpersonals bei den dänischen Privatbahnen* steht noch ausserhalb der Reihen der I.T.F.

Wir stehen mit den *amerikanischen Eisenbahnerverbänden*, mit denen wir die Veröffentlichungen austauschen, in regelmässiger Verbindung. Auf ihre Bitte verschafften wir ihnen Auskünfte über die Verhältnisse bei den europäischen Eisenbahnen und sie haben uns bereitwilligst auch von uns benötigte Auskünfte gegeben. Die Gewerkschaftsbewegung in den Vereinigten Staaten scheint allmählich der europäischen gegenüber eine mehr entgegenkommende Haltung anzunehmen und mehr geneigt zu sein, in Kontakt mit ihr

zu treten, weshalb deren Anschluss an die zuständigen internationalen Berufssekretariate in absehbarer Zeit vollzogen werden dürfte.

Das Sekretariat hat sich bemüht, mit den Führern der amerikanischen Organisationen, wenn sich diese auf Reisen nach Europa begaben, persönlich in Verbindung zu kommen. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wurde 1936 getan, als uns Kollege Harrison, Vorsitzender der zusammenarbeitenden amerikanischen Eisenbahnerorganisationen und des amerikanischen Eisenbahngestelltenverbandes, einen Besuch abstattete. Bei dieser Gelegenheit wurden die Verhältnisse in Amerika und Europa gründlich besprochen und das Resultat davon war, dass das Sekretariat mit einer ganzen Reihe amerikanischer Eisenbahnerverbände Beziehungen aufgenommen hat. Wir erhalten die Veröffentlichungen dieser Organisationen und durch Vermittlung des Kollegen Harrison wurde uns auch für unsere 1936 in Paris abgehaltene Eisenbahnerkonferenz ein ausführlicher Bericht über den Motorwagenbetrieb und die Elektrifizierung übersandt.

### Verschiedenes

Ende 1937 feierte der holländische Eisenbahnerverband sein 50jähriges Gründungsfest. Dem Jubiläumskongresse wohnten verschiedene Vertreter ausländischer Eisenbahnerverbände bei. Im Namen der I.T.F. wurden der jubelnden Organisation 2 dekorative Wandteller aus Zinn überreicht.

Im August desselben Jahres feierte der tschechoslowakische Eisenbahnerverband sein 40-jähriges Jubiläum. Zu dem Jubiläumskongresse waren alle der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerverbände eingeladen worden, die Beteiligung der Organisationen war aber auf Grund verschiedener Umstände ziemlich schwach.

Im Juni 1937 feierte der Verband des Lokomotivpersonals Argentiniens sein 50jähriges Gründungsfest. Die europäischen Eisenbahnerorganisationen sandten ihm bei dieser Gelegenheit telegraphische und briefliche Glückwünsche; die I.T.F. übermittelte der Organisation einen Wandteller aus getriebenem Zinn. Ein gleiches Geschenk liessen wir auch dem allgemeinen Eisenbahnerverband Argentiniens zugehen.

Im Jahre 1936 schied Kollege Forslund, der lange Jahre hindurch Vorsitzender des schwedischen Eisenbahnerverbandes war, aus dem Dienste dieser Organisation, um das Amt des Vorsitzenden des schwedischen Gewerkschaftsbundes zu übernehmen. Bei seiner

Abschiedsfeier überreichte ihm die I.T.F. einen Zinnteller, verziert mit den Anfangsbuchstaben unserer Internationale. Noch im gleichen Jahre wurde Kollege Forslund zum Verkehrsminister ernannt.

In dem zurückliegenden Zeitabschnitt sind einige führende Persönlichkeiten der Eisenbahnerverbände in den Ruhestand getreten, nämlich der Sekretär des englischen Verbandes der Lokomotivführer und Heizer, Kollege Bromley und der Vorsitzende des schwedischen Eisenbahnerverbandes, Franzén. Diese beiden Gewerkschaftsführer haben der Arbeiterbewegung grosse Dienste erwiesen und wir hoffen, dass sie ihre wohlverdiente Ruhe noch viele Jahre hindurch werden geniessen können.

Einige der I.T.F. angehörige Organisationen haben noch besondere Gruppen für die Frauen der Mitglieder errichtet, um bei diesen grösseres Verständnis für die Gewerkschaft und ihre Arbeit zu wecken. Diese Frauengruppen betätigen sich vornehmlich auf sozialem Gebiet. Derartige Gruppen gibt es in England, in Holland und in Belgien. Durch das Sekretariat der I.T.F. wurden sie zum Zwecke einer Art internationaler Zusammenarbeit miteinander in Verbindung gebracht. Diese Zusammenarbeit steht jedoch noch in ihren Anfängen und im jetzigen Moment kann sie sich kaum anders als in der gegenseitigen Beschickung von Kongressen äussern. Das Sekretariat der I.T.F. steht jedoch dieser Frauenbewegung zur Verfügung und hofft, dass sie bald Fortschritte aufweisen wird.

## Aktionen und Konferenzen

### *Die Internationale Eisenbahnerkonferenz vom Oktober 1936 in Paris*

Die Motorwagen stellen an sich im Eisenbahnbetrieb kein neues Verkehrsmittel dar und sie werden hauptsächlich auf verkehrsschwachen Linien verwendet. Sie begannen erst eine grosse Rolle zu spielen, als die Eisenbahnverwaltungen einsehen lernten, dass sie ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Kraftverkehrskonkurrenz darstellen. In einem gegebenen Moment gerieten die Eisenbahnen in eine recht ernste Lage. Die Kraftwagen hatten sich eines grossen Teils des Nahverkehrs bemächtigt und die Eisenbahnen mussten den übrigen Verkehr mit einem Wagenmaterial bewältigen, das in bezug auf Gewicht und Kapazität für die Verkehrsbedürfnisse viel zu gross war. Selbst als die Wagenzahl der Züge, welche die Eisenbahnen verkehren lassen

mussten, auf ein Mindestmass herabgesetzt worden war, gingen, was leicht verständlich ist, die Betriebskosten nicht in nennenswertem Umfang zurück. Es galt also, kleinere, leichtere und billigere Zugeinheiten zu beschaffen und so lag es ganz nahe, dass man die Aufmerksamkeit mehr auf die Motorwagen lenkte.

Die Eisenbahnen machten Versuche mit Motorwagen der verschiedensten Sorten und Typen, und nachdem man aus dem Versuchsstadium herausgetreten war, kam man auf einheitlichere Typen. Der Motorwagenbetrieb wurde in stets grösserem Umfange eingeführt, und je nach den Verkehrsanforderungen findet man heute den Motorwagen in allen seinen Formen, vom kleinen Schienenautobus bis zu den grossen, stromlinienförmigen, mit hoher Geschwindigkeit dahinrasenden dieselektrischen Zügen, die auf den Eisenbahnnetzen Europas sowohl wie in Amerika Fahrtgeschwindigkeiten bis zu 160 Stunden-km entwickeln.

Neben der Motorisierung ging auch die Elektrifizierung der Eisenbahnen auf den dafür in Betracht kommenden Linien ihren Gang und auf den elektrifizierten Linien hat man auch kleinere Einheiten, wie „Der Rote Pfeil“ in der Schweiz, und die stromlinienförmigen elektrischen Züge in Holland, in den Verkehr gebracht.

Wenn es auch zutreffen mag, dass die neuen Verkehrsformen ein unentbehrliches Mittel im Konkurrenzkampf mit dem Kraftverkehr darstellen, so ist es doch Tatsache, dass sie gewisse Tendenzen in sich schliessen, die vom Gesichtspunkte der Sicherheit, aber auch von anderen Gesichtspunkten aus nicht verteidigt werden können. So sei nur die Einmann-Bedienung von Motorwagen erwähnt und die Entlohnung der Motorwagenführer, die im allgemeinen wenigstens auf den grossen Motorwagentypen und den Motorwagenzügen niedriger ist als die der Lokführer, obgleich der Dienst genau so ermüdend und die Verantwortung gerade so gross ist.

Der Diesetrieb ist jedoch nicht nur auf den Zugdienst beschränkt, er findet mehr und mehr auch im Verschiebedienst Eingang. Aber auch dort sind Tendenzen feststellbar, die leicht zu einer Beeinträchtigung der Interessen des Personals führen. Aus diesen verschiedenen Erwägungen heraus entschloss sich das Sekretariat der I.T.F. zur Abhaltung einer Sonderkonferenz für die Eisenbahner, die sich mit dem Diesel- und dem elektrischen Betriebe befassen sollte. Zweck der Konferenz war ein gründlicher Meinungsaustausch über diese Fragen, die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes und die Aufstellung gemeinsamer Richtlinien für die künftige Tätigkeit.

Der Einladung der I.T.F. zu dieser Konferenz haben fast alle angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen Folge geleistet. Die Eisenbahnerverbände in den Vereinigten Staaten und in Sowjetrussland, die auch eingeladen worden waren, brachten uns ihr Bedauern darüber zum Ausdruck, dass sie nicht in der Lage waren, Vertreter zur Konferenz abzuordnen. Die Konferenz tagte am 27. und 28. Oktober 1936 in Paris. Das Sekretariat der I.T.F. hatte dazu ausführliche, in die verschiedenen Sprachen übersetzte Berichte ausgearbeitet, so über den Motorwagenbetrieb und die Elektrifizierung in den verschiedenen Ländern, eine Statistik über den Umfang der Elektrifizierung und den Motorwagenbetrieb und deren Bedeutung in den Jahren 1929 und 1934 im Vergleich zum Dampfbetrieb, über den dieselektrischen Betrieb in den Vereinigten Staaten (hier handelt es sich um einen vom Vorsitzenden der amerikanischen Organisation des Lokomotivpersonals, Robertson, für uns verfertigten Bericht) und über den Einmann-Dienst auf den schnellfahrenden Motorwagen.

Die Konferenz diskutierte die verschiedenen Fragen eingehend und stellte in einer Resolution Richtlinien auf, an die man sich künftig zu halten hat. Nach der Konferenz veröffentlichte das Sekretariat ein ausführliches Protokoll über die Verhandlungen, dem die Texte sämtlicher, der Konferenz unterbreiteten Berichte beigefügt wurden.

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass das Sekretariat im Auftrag der Konferenz eine Erhebung über die Verwendung der Elektrizität bei der Rationalisierung anderer Eisenbahnbetriebsabteilungen, in erster Linie im Signaldienst, eingeleitet hat.

### *Tätigkeit für das Schlafwagenpersonal*

Die ersten Bemühungen der I.T.F. um das Personal bei der Internationalen Schlafwagensgesellschaft gehen bis auf die Jahre 1929 und 1932 zurück, wo für diese Arbeitnehmergruppe Sonderkonferenzen abgehalten wurden. Auf diesen Konferenzen war auch das Personal im Dienste der Mitropa vertreten. Obgleich das Schlafwagenpersonal dem Appell der I.T.F. und der zuständigen gewerkschaftlichen Organisationen, sich gewerkschaftlich stärker zusammenzuschließen, Folge geleistet hatte, erwies es sich als unmöglich, mit der Internationalen Schlafwagensgesellschaft direkt in Verbindung zu treten, da sich diese weigerte, die Personalorganisationen anzuerkennen und weiter ihren Beschäftigten die Arbeitsbedingungen vorschrieb.

Im Sommer 1936 erklärte das französische Personal der internationalen Gesellschaft den Streik und es gelang, ihr einen



Kollektivvertrag abzuwingen. Das Sekretariat der I.T.F. hielt nun den Augenblick für gekommen, um international eine lebhaftere Tätigkeit zu entfalten. Es berief eine internationale Konferenz des Schlafwagenpersonals ein, die am 1. Juli 1936 in Paris stattfand und der eine Reihe von Gewerkschaften, welche das Schlafwagenpersonal organisieren, beiwohnten. Auf dieser Konferenz fand ein Meinungs-austausch über die in den verschiedenen Ländern gemachten Erfahrungen statt und es wurden Richtlinien für die künftige Arbeit aufgestellt.

Das Sekretariat der I.T.F. sorgte dafür, dass die in Frage kommenden Organisationen von den für das französische Personal abgeschlossenen Tarifverträgen Kenntnis erhielten. In dem Pressebericht der I.T.F. wurde ebenfalls soweit möglich auf diese Personalsgruppe und deren Interessen aufmerksam gemacht. Ferner wurde im Organ der französischen Gewerkschaft eine internationale Rubrik eröffnet, die als Verbindungsglied zwischen den verschiedenen nationalen Verbänden gedacht war. Obgleich die Internationale Schlafwagengesellschaft in ihrer ziemlich anmassenden Haltung verharret, kann doch gesagt werden, dass eine Bresche in ihre Stellung geschlagen wurde und dass nach der erfolgreichen Bewegung der französischen Kameraden allmählich in den meisten anderen Ländern, in denen sich I.T.F.-Organisationen mit der Wahrung der Interessen des Schlafwagenpersonals zu befassen haben, ebenfalls mit der Zeit Kollektivverträge abgeschlossen werden konnten. In Belgien, wo die gewerkschaftliche Erfassung der fraglichen Arbeitnehmergruppe viel zu wünschen übrig lässt, hat der Eisenbahnerverband die Sache in die Hand genommen und ansehnliche Erfolge erzielt.

Am 17. Dezember 1937 wurde, ebenfalls in Paris, eine weitere internationale Konferenz abgehalten, um eine engere internationale Zusammenarbeit zwecks Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erreichen und die Politik der Internationalen Schlafwagengesellschaft, die „teilen und herrschen“ heisst, unmöglich zu machen.

Bereits auf der Konferenz von 1936 wurde ein internationaler Aktionsausschuss ins Leben gerufen. Dieser Ausschuss wurde nun beauftragt, die Vorgänge in den verschiedenen Ländern aufmerksam zu verfolgen und im Einvernehmen mit der I.T.F. die Massnahmen zu beschliessen, die notwendig sind, um die internationalen Forderungen des Schlafwagenpersonals zu verwirklichen. Die Konferenz beschloss ausserdem, eine Bewegung für die Gründung einer Pensionskasse für das Personal der Internationalen Schlafwagengesellschaft einzuleiten.

## *Die Sitzungen der Internationalen Vereinigung der Eisenbahnverwaltungen*

Der Umstand, dass sich die Internationale Vereinigung der Eisenbahnverwaltungen in ihren Sitzungen neben Fragen rein technischer Natur auch in weitgehendem Masse mit Fragen befasst, welche die Interessen des Eisenbahnpersonals berühren, veranlasste die I.T.F. bereits früher, Schritte zu unternehmen, um zu erreichen, dass sich das Personal auch in diesen Sitzungen vertreten lassen kann. Zu den Sitzungen der Vereinigung werden ausser den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen Abgeordnete der verschiedenen Regierungen zugelassen. Die I.T.F. sah sich daher veranlasst, ihre Mitgliedsverbände aufzufordern, bei ihrer Regierung Schritte zu unternehmen, damit auch Personalvertreter in die Regierungsdelegationen aufgenommen werden. Anfänglich hatten diese Bemühungen nicht viel Erfolg, allmählich sahen aber die Regierungen ein, dass es sich hier um eine berechtigte Forderung der Personalorganisationen handelt und auf dem letzten internationalen Kongress, abgehalten im Sommer 1937 in Paris, waren Vertreter des Eisenbahnpersonals aus England, Frankreich, Holland, Schweden, Dänemark und Norwegen anwesend. In der Tschechoslowakei ist man sogar so weit gegangen, dass in dem neuen Eisenbahngesetz eine Bestimmung aufgenommen wurde, dass sich unter der Abordnung der Regierung auch ein Personalvertreter befinden soll. Da dieser Beschluss ziemlich spät getroffen wurde, war auf der Tagung von 1937 kein Vertreter der tschechoslowakischen Eisenbahner zugegen.

Nach dem Kongresse sandte das Sekretariat der I.T.F. den daran interessierten Organisationen einen vom Generalsekretär des englischen Eisenbahnerverbandes abgefassten Bericht über die Fragen, die vom Gesichtspunkte des Personals aus von Interesse sind. Erfreulich ist, feststellen zu können, dass die Anwesenheit von Personalvertretern diesmal insofern von Nutzen war, als der Kongress nach einer Intervention seitens des Kollegen Jarrigion, Sekretär der französischen Eisenbahner-Föderation, beschloss, in eine Empfehlung betreffend die Regelung des privaten Güterverkehrs aufzunehmen, dass das im öffentlichen Personenverkehr und beim gesamten Güterverkehr beschäftigte Personal Arbeitsbedingungen haben muss, die mit denen des Eisenbahnpersonals gleichwertig sind.

## Automatische Kupplung

Die Frage der automatischen Kupplung bei den Eisenbahnen wurde in allen seit dem Kriege erschienenen Tätigkeitsberichten der I.T.F. behandelt und dennoch ist ihre Lösung noch nicht in Sicht.

Schon im Jahre 1932 beschloss der vom Internationalen Arbeitsamt eingesetzte dreigliedrige paritätische Ausschuss für automatische Kupplung, sich an die verschiedenen Regierungen mit der Bitte zu wenden, Mittel zur Finanzierung von Versuchen mit verschiedenen neu erfundenen Kupplungssystemen zur Verfügung zu stellen. Jedes Land sollte dazu seinem Eisenbahnnetz entsprechend beitragen und der so aufzubringende Betrag wurde auf 6 Millionen Schweizer Franken geschätzt. Die Ausführung dieses Planes hat sich jedoch als unmöglich erwiesen und bis 1935 ist nichts Positives unternommen worden.

Das Sekretariat der I.T.F. hat inzwischen die Angelegenheit weiter verfolgt und verlangt seit 1935, dass der Ausschuss für automatische Kupplung wieder zusammentrete. Am 28. April 1936 fand eine Sitzung des Unterausschusses für automatische Kupplung in Genf statt, in welcher der verstorbene Kollege Nathans und Kollege Schürch vom schweizerischen Gewerkschaftsbund die Interessen der Arbeitnehmer vertraten. Das I.A.A. unterbreitete dieser Sitzung einen ausführlichen Bericht über die in verschiedenen Ländern bereits angewandten automatischen Kupplungssysteme.

Um die Schwierigkeiten aus der Welt zu schaffen, die durch den Umstand entstanden waren, dass die Regierungen dem Ausschuss nicht die erforderlichen Mittel zu den Versuchszwecken bereitstellen wollten, schlug der Vertreter der I.T.F. vor, dass ein technischer Unterausschuss eingesetzt werden solle, um zu untersuchen, was für Erfahrungen mit den bisher angewandten Systemen gemacht wurden; ferner sollte den Erfindern und Fabrikanten, deren Apparate noch nicht praktisch ausprobiert wurden, Gelegenheit gegeben werden, diese innerhalb einer bestimmten Frist dem Unterausschuss vorzuführen. Diesen Vorschlag nahm der Unterausschuss nicht an, dagegen beschloss er, dass ein Fragebogen ausgeschickt werden solle, um Angaben über die bekannten Systeme zu sammeln. Der dann angenommene Fragebogen umfasste 7 Fragen; er sollte vom Internationalen Arbeitsamt ausgeschickt werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen jedoch noch nicht vor.

Der Unterausschuss ist 1937 nicht zusammengetreten und infolge des unerwarteten Todes des Kollegen Nathans ist in diesem die I.T.F. momentan nicht direkt vertreten.

## Dokumentationsdienst und Veröffentlichungen

Wir haben die Nummern 6, 7 und 8 unserer neuen Dokumentenserie über die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern (u. z. in Dänemark, England, Norwegen, Holland, Schweiz, Frankreich und Schweden) herausgegeben.

Ausserdem veröffentlichten wir im Mai und Dezember 1937 einen Bericht über die Arbeitsbedingungen des Personals der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in verschiedenen Ländern.

Schliesslich brachten wir das Protokoll über die Internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals, abgehalten vom 27. und 28. Oktober 1936 in Paris, heraus, die sich mit dem Diesel- und elektrischen Betrieb zu befassen hatte.

Als Anhang zum Pressebericht erschienen folgende *Redaktionelle Beilagen*:

### 1935

1. Die Lage der Eisenbahner in Ungarn.
2. Die Eisenbahnkatastrophen in Sowjetrussland.
3. Was sagen die Gegner der Verstaatlichung der Eisenbahnen?
4. Löhne und Arbeitsbedingungen des russischen Eisenbahnpersonals.
5. „Arbeit nach Vorschrift“ bei den französischen Eisenbahnen.
6. Die missliche Lage der französischen Eisenbahner.
7. Die italienischen Staatsbahnen unter faschistischem Regime.

### 1936

1. Die Finanzkatastrophe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
2. Die Stachanow-Bewegung bei den russischen Eisenbahnen.
3. Einige Betriebsergebnisse in der Schweiz und in England.
4. Diesel-Traktion in Dänemark.
5. Die Frage der automatischen Kupplung wieder in Bewegung gebracht.
6. Das Problem der spanischen Eisenbahnen. „Die Schlappe der Eisenbahngesellschaften. Wo sind die Verantwortlichen?“ Von Trifón Gómez.
7. Die Vierzigstundenwoche bei den französischen Eisenbahnen.
8. Ein Bundesgesetz über die schweizerischen Bundesbahnen.
9. Die Beamten der Deutschen Reichsbahn unter nationalsozialistischer Diktatur.

1937

1. Die 40-Stunden-Woche bei den französischen Eisenbahnen.
2. Berufsekzem unter dem Maschinenpersonal bei den Eisenbahnen.
3. Gesetzliche Regelung des Verhandlungsrechtes des Personals der schwedischen Staatsbahnen.
4. Pensionen an Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.
5. Kollektivvertrag des Hilfspersonals bei den französischen Eisenbahnen.
6. XIII. Tagung des Internationalen Eisenbahn-Kongresses, von J. Marchbank, Sekretär des englischen Eisenbahnerverbandes.
7. Der Heldenmut der spanischen Eisenbahner.
8. Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens. — Die neue nationale Gesellschaft.
9. Moderne Hilfsmittel bei den englischen Eisenbahnen.
10. Arbeitsbedingungen bei den japanischen Eisenbahnen. I.
11. Arbeitsbedingungen bei den japanischen Eisenbahnen. II.
12. Arbeitsbedingungen bei den japanischen Eisenbahnen. III.

An *Statistischen Beilagen* erschienen:

1937

- No. 1. Personalstand bei den Eisenbahnen verschiedener Länder.
- No. 2. Die Anzahl der in den Jahren 1929, 1934 und 1935 in verschiedenen Ländern getöteten und verletzten Eisenbahner.
- No. 3. Die Anzahl von Lokomotiven und Motorwagen in verschiedenen Ländern und die Anzahl zurückgelegter Kilometer.

*Auskünfte*

Wir haben den nachstehenden — in Klammern aufgeführten — Organisationen und Personen Auskünfte erteilt über:

Die Arbeitszeitregelung bei den Eisenbahnen. (Dänischer Eisenbahnerverband)

Die Arbeitszeit des Verschiebe-, Zug- und Lokomotivpersonals in verschiedenen Ländern. (Norwegischer Verband des Lokomotivpersonals)

Die Arbeits- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals. (Norwegischer Verband des Lokomotivpersonals)

Der 6-Studentag und die 40-Stundenwoche bei der Eisenbahn und ausserhalb derselben. (Englischer Verband der Lokführer)

- und Heizer. — Wir sandten auch eine Beilage zu unserem Pressebericht über die 40-Stundenwoche bei den französischen Eisenbahnen)
- Dienstplan für das Lokomotivpersonal in England. (Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals)
- Dienstplan für das Lokomotivpersonal in England und Frankreich. (Schwedischer und dänischer Verband des Lokomotivpersonals)
- Die Löhne des Eisenbahnpersonals in den wichtigsten europäischen Ländern. (Argentinische Eisenbahner-Föderation auf telegraphische Bitte)
- Die Löhne des Eisenbahnpersonals in verschiedenen europäischen Ländern und in Kanada. (Australischer Verband des Lokomotivpersonals)
- Die Löhne und Lebenshaltungskosten in Deutschland. (Englischer Verband der Eisenbahnangestellten)
- Die Lohnregelung für die Eisenbahner verschiedener Länder. (Ein Vorstandsmitglied des dänischen Eisenbahnerverbandes)
- Vergleichstabelle über die Entlohnung einiger Eisenbahnergruppen. (Schweizerischer Eisenbahnerverband)
- Die dem Eisenbahnpersonal in verschiedenen Ländern gezahlten Gratifikationen. (Französische Eisenbahner-Föderation)
- Gewinnanteil des Eisenbahnpersonals in einigen Ländern. (Schweizerischer Eisenbahnerverband)
- Die Arbeitsbedingungen des englischen Eisenbahnpersonals. (Palästinischer Eisenbahnerverband, gelegentlich der Entsendung einer Untersuchungskommission durch die englische Regierung)
- Die Arbeitsbedingungen und die technische Ausbildung des holländischen und englischen Lokomotivpersonals. (Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, zum Zwecke eines Vergleichs mit Gutachten, welches eine schwedische Regierungskommission über diesen Gegenstand abgegeben hat)
- Änderungen der Arbeitsbedingungen der französischen Eisenbahner. (Mexikanischer Eisenbahnerverband)
- Eine vollständige Serie unserer Veröffentlichungen über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals. (Pressedienst des schweizerischen Föderativverbandes des Personals der öffentlichen Betriebe)
- Die Arbeitsbedingungen des Schlafwagenpersonals. (Für die italienischen Eisenbahner)
- Die Verantwortlichkeit des Zugführers für die Zugsicherheit auf der Strecke. (In Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Frank-

- reich, Norwegen, Tschechoslowakei, Schweden und Schweiz. —  
Holländischer Eisenbahnverband)
- Die Arbeitsbedingungen der Lokomotivführer im Dienste von  
Privatbetrieben. (Tschechoslowakischer Lokomotivführerver-  
band)
- Fahrtvergünstigungen für das Eisenbahnpersonal, auch für Pen-  
sionierte. (Griechischer Eisenbahnverband)
- Soziale Einrichtungen und Massnahmen für das Eisenbahnpersonal  
in verschiedenen Ländern. (Eisenbahnverband von Chile)
- Vorkehrungen im Falle von Krankheit bei pensionierten Eisen-  
bahnern. (Griechischer Eisenbahnverband).
- Tätigkeit des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern auf  
dem Gebiete des Genossenschaftswesens. (Schweizerischer  
Eisenbahnverband)
- Der dieselelektrische Betrieb in Dänemark. (Australischer Verband  
des Lokomotivpersonals)
- Die Einmann-Bedienung von Lokomotiven. (Australischer Verband  
des Lokomotivpersonals)
- Unsere Berichte über den Diesel- und den elektrischen Betrieb.  
(Universität Berkely — Kalifornien)
- Die Zweimann-Bedienung von Lokomotiven in den Vereinigten  
Staaten. (Schweizerischer Eisenbahnverband)
- Die Ausbildung des Lokomotivpersonals. — Übersetzung eines Teils  
des diesbezüglichen vom dänischen Verband des Lokomotiv-  
personals ausgearbeiteten Berichtes. (Holländischer Eisenbahn-  
verband)
- Revision der Vorschriften betr. Augenuntersuchung im Zugdienst  
in England und deren Folgen für das Personal. (Schwedischer  
Verband des Lokomotivpersonals)
- Die neuen Lokomotivtypen in Frankreich. (Holländischer Eisen-  
bahnverband)
- Nachprüfung von Material des I.A.A. über die Führung von  
Lokomotiven in den Vereinigten Staaten. (Schweizerischer  
Eisenbahnverband)
- Verzeichnis der Veröffentlichungen über Einmann-Bedienung von  
Lokomotiven. (Internationales Arbeitsamt)
- Herzerkrankungen unter dem Lokomotivpersonal. (Neuseelän-  
discher Verband des Lokomotivpersonals)
- Koalitions- und Streikrecht des Eisenbahnpersonals. (Griechischer  
Eisenbahnverband)
- Die gewerkschaftliche Organisierung des Werkstättenpersonals

- der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern. (Holländischer Eisenbahnverband)
- Die Rationalisierung im Verschiebedienst. (Holländischer Eisenbahnverband)
- Auskünfte über die Eisenbahnkatastrophe von Lagny im Jahre 1933. (Australischer Verband des Lokomotivpersonals)
- Statistische Angaben über Eisenbahnunfälle in Europa im Jahre 1933. (Englischer Eisenbahnverband)
- Massnahmen in verschiedenen Ländern wegen der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto. (Griechischer Eisenbahnverband)
- Englische Kassen zur Finanzierung des Wegenetzes. (Schweizerischer Eisenbahnverband)
- Die Einnahmen der Eisenbahnen von 1929 bis 1934 in den verschiedenen Ländern. (Holländischer Eisenbahnverband)





## Bericht der Strassenbahner-Sektion

Die Strassenbahn als städtisches Verkehrsmittel hat in den letzten Jahren an Bedeutung stark eingebüsst. Darüber geben z. B. die folgenden, aus amtlicher englischer Quelle stammenden Zahlen über Grossbritannien Aufschluss:

Jahr	Anzahl Strassenbahnwagen	Betriebs-Meilen	Beförderte Personen (in Millionen)	Wagen-Meilen (in Millionen)
1913/14 . . . . .	12,518	2,530	3.301,8	338,9
1923/24 . . . . .	14,186	2,624	4.443,3	363,1
1936/37 . . . . .	9,769	1,340	3.379,6	301,1

Man ersieht hieraus, dass der Betrieb der noch vorhandenen Linien viel intensiver geworden ist (häufigere Folge der Strassenbahnzüge, grössere Wagen, Beschleunigung des Dienstes), denn bei einer leichten Zunahme der Anzahl beförderter Personen ging seit 1913/14 die Zahl der Fahrzeuge um über 20 % zurück, die Länge der betriebenen Linien um fast 50 %. Bezeichnend ist auch der Umstand, dass im Jahre 1937 die letzte Strassenbahnlinie aus den Pariser Strassen verschwunden ist.

Es darf jedoch behauptet werden — ein Beweis dafür sind die Vereinigten Staaten, wo infolge der Verkehrsstockungen in den Städten durch den Autoverkehr Massnahmen notwendig geworden sind — dass die Strassenbahn in modernisierter Form, bei grösserer Bequemlichkeit und schnellerer Beförderung (mit der — allerdings viel kostspieligeren — Untergrundbahn) in Zeiten des Spitzenverkehrs das geeignetste Mittel zur massenweisen Beförderung von Personen bleibt. In den andern Fällen tritt der Autobus und der Trolleybus an ihre Stelle. Der Betrieb des letzteren an sich ist billig; er dürfte voraussichtlich wegen der mit der Umstellung zum Autobusbetrieb verbundenen verhältnismässig höheren Kosten auf die Städte und Linien beschränkt bleiben, wo bereits eine Oberleitung vorhanden ist.

Lehrreich ist eine Übersicht über den öffentlichen Verkehr in den Vereinigten Staaten. Dort gab es am 1. März 1938 376 Städte mit über 25.000 Einwohnern. In nächstehender Aufstellung sind sie in 3 Gruppen eingeteilt:

Verkehrsmittel	Einwohner			
	über 500.000	von 100.000 bis 500.000	von 25.000 bis 100.000	Zu- sammen
Nur Strassenbahn . . . . .	—	1	14	15
Strassenbahn und Trolleybus . . . . .	—	—	2	2
Strassenbahn und Autobus . . . . .	5	41	95	141
Strassenbahn, Autobus und Trolleybus . . . . .	8	20	11	39
Trolleybus und Autobus . . . . .	—	4	13	17
Nur Trolleybus . . . . .	—	—	1	1
Nur Autobus . . . . .	—	14	142	156
Kein Verkehrsbetrieb . . . . .	—	—	5	5
	13	80	283	376

Man ersieht hieraus, dass sich die Strassenbahn in den modernisierten und rationalisierten Vereinigten Staaten behauptet, sie ist sogar in einer mittelgrossen Stadt das einzige Verkehrsmittel.

Die Städte, in denen es neben den anderen Verkehrsformen auch Schienenverkehr gibt, haben 40,3 Millionen Einwohner, während die Städte ohne Strassenbahn — zahlenmässig etwa die Hälfte der betreffenden Städte — im ganzen nur 8,8 Millionen Einwohner haben.

Auch das Strassenbahnpersonal hat die Auswirkungen der Wirtschaftskrise stark zu spüren bekommen. Da die Betriebe mit Verlust arbeiteten — erst seit kurzem sind günstigere Betriebsergebnisse zu verzeichnen —, haben die Unternehmungen, abgesehen von der Modernisierung der Linien durch Umstellung auf ein anderes Traktionsmittel, zu Lohnkürzungen, Personalabbau und Rationalisierungsmassnahmen (Dienstbeschleunigung, Einmann-Bedienung etc.) ihre Zuflucht genommen. (In einer Studie des Direktors der Kommunalbetriebe von Bern über 15 schweizerische Strassenbahnbetriebe wird darauf hingewiesen, dass „trotz des Verkehrsrückganges in der Zeit von 1929 bis 1936 die Kilometerleistung von 34,4 auf 38,3 Millionen Zug-km stieg.“)

Der Umstand, dass die Rolle, welche die Strassenbahn spielt, zusehends geringer geworden ist, ist zum Teil eine Erklärung dafür, dass die I.T.F. im Laufe der 3 Berichtsjahre keine ausgedehntere Tätigkeit zugunsten des Strassenbahnpersonals hat entfalten können. Ein anderer Grund, durch den uns eine Tätigkeit in grösserem Rahmen unmöglich gemacht wird, ist der, dass in vielen Fällen, besonders in den skandinavischen Ländern, das Personal der — ausnahmslos kommunalen — Strassenbahnen bei den Gewerkschaften

der Arbeiter in öffentlichen Betrieben organisiert ist, die ihrer eigenen Internationale angehören. Mit den meisten dieser Organisationen erfolgt aber ein Austausch der Veröffentlichungen.

#### *Sonderkonferenz der Sektion gelegentlich des Kopenhagener Kongresses*

Der Sekretär der Sektion, der verstorbene Kollege Nathans, unterbreitete der in Kopenhagen gemeinsam mit den Kraftfahrern abgehaltenen Sonderkonferenz für das Strassenbahnpersonal Berichte über den „Einmannwagen im Strassenbahnbetrieb“ und über „Die Lage des Personals der Strassen- und Lokalbahnen bei Betriebseinstellung bzw. Umstellung zum Omnibusbetrieb“.

Der Text dieser Berichte wurde im September 1935 an die interessierten Organisationen geschickt mit der Bitte, das darin enthaltene Material zu prüfen und zu ergänzen, vor allem aber dem Sekretariat Mitteilungen über die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals bei Betriebsumstellungen zu machen. Nach Eingang dieser Auskünfte würde das Sekretariat feststellen, ob Anlass zur Einberufung einer Sonderkonferenz für das Strassenbahn- und Autobuspersonal besteht. Die auf dieses Rundschreiben eingegangenen Antworten liessen nicht den Schluss zu, dass ein besonderes Interesse für die Abhaltung einer derartigen Konferenz vorliegt, weshalb wir bis auf weiteres davon abgesehen haben.

#### *Nicht angeschlossene Organisationen*

In dem hinter uns liegenden Zeitabschnitt haben wir versucht, die Verbindungen mit den uns nicht angehörigen Strassenbahnverbänden aufrecht zu erhalten, um sie schliesslich unserer Internationale zuführen zu können. Bisher haben aber diese Bemühungen keinen Erfolg gehabt.

Der Verband der Strassenbahner *Argentiniens* schrieb uns im März 1935, dass sein nächster Kongress über einen Antrag zwecks Beitritts zur I.T.F. zu entscheiden habe. Auf eine Anfrage unsererseits wurde uns dann mitgeteilt, dass seine Mittel nicht ausreichen, um den Anschluss zu vollziehen.

Auch die Strassenbahnergewerkschaft von *Mexico* teilte uns mit, dass sich ihr Kongress mit der Beitrittsfrage zu beschäftigen habe. Bisher ist es aber noch zu keinem endgültigen Beschlusse gekommen. Diese Gewerkschaft war im April 1935 in einen schweren Streik verwickelt. Als Beweis unserer Sympathie und Solidarität haben wir ihr bei dieser Gelegenheit einen Betrag überwiesen. Der Streik, der 6 Wochen gedauert hat, verlief erfolgreich.

Wir führten ferner einen Briefwechsel mit der Strassenbahnergewerkschaft von Wellington (Neuseeland), der wir verschiedenes, von ihr verlangtes Material zugehen liessen.

### *Angeschlossene Organisationen*

Die Strassenbahnersektion zählte 12 Organisationen mit insgesamt 56.227 Mitgliedern Anfang 1935 und ungefähr 75.000 am 1. Januar 1938. Vorsitzender der Sektion ist Kollege Jaccoud, Generalsekretär der französischen Transportarbeiter-Föderation.

Wir haben uns für die Strassenbahnerorganisation Ungarns bemüht, um zu veranlassen, dass sie regelmässig von den verschiedenen Ländern sie interessierende technische Fachzeitschriften erhält.

Ferner verschafften wir dem luxemburgischen Eisenbahnerverband, der für die Strassenbahner Luxemburgs zuständig ist, Auskunft über die Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals in verschiedenen Ländern und die Art ihrer Regelung.

Bei dem schweren Kampf, den das Personal der elektrischen Strassenbahngesellschaft Lille-Roubaix-Tourcoing (Frankreich) im Januar 1936 zu führen hatte, liessen wir den Streikenden durch Überweisung einer Summe an die Streikkasse einen Solidaritätsbeweis zukommen. Diese Bewegung wurde nach über einmonatiger Dauer zugunsten des Personals entschieden.

Während in den vorausgegangenen Jahren die Gewerkschaften vor allem versucht haben, Angriffe abzuwehren, ist das Strassenbahnpersonal im Laufe der Jahre 1936 und 1937 zur Offensive übergegangen und in zahlreichen Fällen wurden von den Gewerkschaften siegreiche Bewegungen durchgeführt, durch die es möglich war, einen Teil des verlorenen Gebietes wieder zu gewinnen. Die Organisationen haben sich auch darum bemüht, den bei Strassen- und Kleinbahnen beschäftigten Angestellten bei Betriebsumstellung ihre Beschäftigungsmöglichkeiten zu erhalten.

### *Beilagen zum Pressebericht*

Als Redaktionelle Beilagen zum Pressebericht, die Strassenbahner betreffend, sind unter nachstehend aufgeführten Titeln erschienen: Vertragliche und nicht-vertragliche Löhne und Arbeitszeit bei den amerikanischen Strassenbahnen;

Die Lage der ungarischen Strassenbahner;

Die Pensionsversicherung der Privatbahnbediensteten in der Tschechoslowakei;

Löhne und Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten.

# Bericht der Kraftfahrer-Sektion

## Einleitung

Die Jahre 1935 bis 1937 einschliesslich waren für das Kraftverkehrswesen zweifelsohne von grösster Bedeutung. In diesen Jahren erreichte die weltwirtschaftliche Depression ihr Ende und infolgedessen gestaltete sich die verkehrswirtschaftliche Lage des Kraftverkehrs gesünder als in den Jahren der Depression. Tatsache ist, dass der gewerbmässige Personen- und Güterverkehr in den Jahren der Depression aus verschiedenen Gründen eine geringere Krisenempfindlichkeit aufwies als die älteren und damit mehr geordneten Verkehrsmittel. Das Problem der Koordinierung des Verkehrs, das damals auftauchte, demonstrierte sich überwiegend in Form einer Forderung nach Aufhebung des schroffen Gegensatzes zwischen diesem jungen und den älteren Verkehrszweigen. Diesen Gegensatz hat die Depression noch mehr hervorgehoben, dadurch aber gleichzeitig zur reglementarischen Erfassung des neuen Verkehrsmittels wesentlich beigetragen.

In den verflossenen Jahren wurde eine starke Aktivität entfaltet, um den Erfordernissen des Strassenverkehrs zu genügen. Die Bedeutung dieses Verkehrs, die in den Jahren der Depression mehr und mehr anerkannt werden musste, zwang zu weitgehender, manchmal systematischer Erweiterung und Vervollkommnung des Verkehrsnetzes der Überlandwege. Die dabei eingeschlagene Finanzpolitik mit ihren Steuern und sonstigen Lasten, die man demzufolge dem Kraftverkehr auferlegte, ist natürlich in den Fällen, in denen keine straffe Ordnung des Verkehrswesens zustande kam, das heisst in der übergrossen Mehrzahl der Fälle, ein Stein des Anstosses geblieben.

Fast überall wird heute anerkannt, dass der Kraftverkehr von öffentlichem Interesse ist, und dem wird bei der Regelung des Verkehrswesens auch Rechnung getragen. Dazu hat in beträchtlichem Masse die Aktivität der Organisationen, welche die Arbeitnehmer in diesem Verkehrszweig erfassen, beigetragen. Eine im Jahre 1937 von der „British Roads' Federation“ vorgenommene Berechnung, wonach insgesamt 1.287.000 Personen im Kraftverkehrswesen beschäftigt werden, zeigt, wie wichtig allein schon zahlenmässig diese Gruppe ist. Hiervon sind 525.000 Lastkraftwagenführer, wozu dann noch 210.000 Autobus- und Touristenwagenführer, Schaffner etc. und 70.000 Privatchauffeure und Kraftdroschkenführer kommen. Zum Vergleich sei angeführt, dass die

Eisenbahnen einen Personalbestand von 559.356 Mann haben. In den Vereinigten Staaten gab es im Jahre 1936 allein an Lastkraftwagenführern nicht weniger als 3.102.000 Mann, während bei den Eisenbahnen der ersten Klasse (die erste Klasse umfasst alle grössten Gesellschaften) 1.055.624 Personen arbeiteten.

Die starke Entwicklung dieses Verkehrszweiges, die allein schon aus diesen Zahlen hervorgeht, hat zwei wichtige Begleiterscheinungen zur Folge; durch ihr Zusammenwirken eröffnen sich für die letzten Endes wohl als normal anzusehende Eingliederung des Kraftverkehrs in das gesamte Verkehrswesen weite Perspektiven. Die eine Begleiterscheinung ist die betriebliche Konzentration auf dem Gebiet des Kraftverkehrs als solchem \*) oder als Teil eines anderen, noch mächtigeren Verkehrszweiges, nämlich der Eisenbahn. Die andere ist die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals, die nicht länger individuell, also schlecht ist, sondern immer mehr einheitlich, auf breiterer Grundlage (in Grossbritannien erstreckt sie sich bereits über das ganze Land) vor sich geht. Diese beiden Erscheinungen führen dazu, dass neben den verkehrswirtschaftlichen die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für die Anwendung eines Tarifsystems für den Kraftverkehr, besonders den Lastkraftverkehr, geschaffen werden. Zu diesem Zwecke ist ein Eingreifen von Regierungsseite, dessen direkte oder indirekte Folgen die Koordinierung des Verkehrs sein muss, unvermeidlich. So ist es dann auch kein Zufall, dass gerade in England ein besonderes Komitee, ernannt vom Beirat des Verkehrsministeriums, gebildet wurde, um die Frage der Verkehrsdienste und Tarife, besonders im Strassenverkehrswesen, zu untersuchen. Wie eng diese Frage mit der der Koordinierung des Verkehrs in Verbindung gebracht werden muss, erhellt aus dem Standpunkt, den die Vertreter der Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter im Beirat einnehmen. In dem vom Verkehrsminister zu dem Bericht geschriebenen Vorwort lesen wir: „Das Gutachten dieses Komitees ... wurde vom Verkehrs-Beirat am 22. Juli 1937 angenommen. Die Herren Bevin, Marchbank und Spence baten, dass ihre Missbilligung protokollarisch niedergelegt werde, weil die Vorschläge des Gutachtens keine Lösung des Problems der Koordinierung der Verkehrsdienste herbeiführen, sondern hauptsächlich die Fest-

---

\*) In den Vereinigten Staaten hatten am 1. Januar 1937 56% der Unternehmen 10 und noch mehr Lastkraftwagen und 7,4% 50 und mehr Lastkraftwagen im Betrieb. 72 von den 5.314 Unternehmen im zwischenstaatlichen Verkehr betrieben 12.391 von den insgesamt 49.848 Fahrzeugen, d.h. dass 1½% der Unternehmen ca. 25% der Fahrzeuge besaßen.

legung der Tarife bezwecken. Nach ihrer Meinung bietet die Verstaatlichung der öffentlichen Verkehrsmittel die einzige Lösung des Problems."

Aus diesem hier als Beispiel angeführten und dabei am weitesten fortgeschrittenen Entwicklungsprozess, der in der Richtung eines den Bedürfnissen der Allgemeinheit entsprechenden Kraftverkehrswesens verläuft, geht u. E. unsere aussichtsreiche Aufgabe klar hervor. Die Vertreter der Arbeitnehmer in den verschiedenen Zweigen des Verkehrswesens, die die Verfechter des Koordinationsgedankens sind, können die weitere Durchorganisation der verschiedenen Verkehrszweige, die sie so stark stimulieren, als ihren ausschlaggebenden Bundesgenossen im Kampfe für die Koordinierung ansehen. Die nützlichste Arbeit, die wir auf internationalem Gebiet in diesem Sinne verrichten können, besteht darin, alle unsere Kräfte aufzubieten, um den Arbeitnehmern im Kraftverkehrswesen eine internationale Mindestnorm für die Arbeitsbedingungen in Form eines internationalen Übereinkommens sicherzustellen. Es erübrigt sich, darauf hinzuweisen, dass die Arbeitnehmer, um an der internationalen Front dafür kämpfen zu können, sich im nationalen Masstabe fest organisieren müssen.

Wie aus nachstehendem Tätigkeitsbericht ersichtlich, hat die Kraftfahrer-Sektion der I.T.F. in der verflossenen Berichtsperiode fruchtbare Arbeit geleistet; wenn aber ihre Bemühungen von Erfolg gekrönt sein sollen, ist es notwendig, dass die Kraftfahrer in naher Zukunft weit mehr gewerkschaftlich erfasst werden. Unsere internationale Tätigkeit und ihre bisherigen Erfolge dürften sich für unsere angeschlossenen Organisationen bei ihrer Propaganda als nützlich erweisen.

### *Die Tätigkeit der Sektion*

Die Sektion kann auf eine arbeitsreiche Periode zurückblicken. Sie gab ein anschauliches Bild der Forderungen der Kraftfahrer aller Länder mit der Aufstellung eines internationalen Forderungsprogramms. Besonders widmete sie ihre Aufmerksamkeit der Gesetzgebung betreffend die wichtigste Forderung, nämlich die, welche sich auf die Arbeitszeit bezieht. Grossenteils ist es auf die Tätigkeit der I.T.F. zurückzuführen, dass sich die Internationale Arbeitskonferenz von 1938 mit dieser Frage beschäftigt.

Der auf dem Kopenhagener Kongresse vom Jahre 1935 zur Revision des Programms ernannte Ausschuss, der sich—nach einigen Änderungen—zusammensetzt aus E. Jaccoud (Vorsitzender), H. E. Clay (Transportarbeiter, Grossbritannien), Garcias (Transport-

arbeiter. Frankreich), J. A. Mårdh (Transportarbeiter, Schweden), Carlos Hernández (Transportarbeiter, Spanien), V. Brodecký (Kraftfahrer, Tschechoslowakei), H. Leuenberger (Transportarbeiter, Schweiz) und C. G. T. Sormani (Transportarbeiter, Holland), hatte in der Berichtsperiode keine leichte Aufgabe. Er hat verschiedene Sitzungen abgehalten, um das internationale Forderungsprogramm festzulegen und Stellung zu nehmen zu dem Fragebogen, den das Internationale Arbeitsamt ausgearbeitet hat, um ihn zum Zweck der Aufstellung eines Übereinkommensentwurfes zur Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten der Berufskraftwagenführer den Regierungen zu unterbreiten. Er kann jetzt mit Genugtuung feststellen, dass seine Arbeit erfolgreich gewesen ist und die Grundlage für die Aktivität der Sektion in den nächsten Jahren abgab.

#### *Sektions-Konferenz vom 20. August 1935 gelegentlich des Kopenhagener Kongresses*

Auf dieser Konferenz hielt der Sekretär der Sektion, der verstorbene Kollege N. Nathans ein Referat, das die Art der Tätigkeit der Sektion in der Berichtsperiode bestimmte. Gegenstand des Referats war die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit im Kraftverkehr und die von den Kraftfahrern selber darüber auszuübende Kontrolle. In der gleichen Konferenz wurde auch von der Notwendigkeit einer Programmrevision gesprochen.

#### *Revision des Internationalen Forderungsprogramms der Berufskraftfahrer*

Das alte Programm datierte aus dem Jahre 1929. Seit seiner Annahme haben unsere angeschlossenen Organisationen, nicht immer ohne Erfolg, versucht, in den verschiedenen Ländern durchzusetzen, dass die Programmpunkte in diesem Sinne gesetzlich verankert würden. Später hat sich dann aber herausgestellt, dass das Programm infolge der raschen Entwicklung des Strassenverkehrs einer Revision bedurfte. Diese Notwendigkeit machte sich besonders stark in der Sitzung des Beratenden und Technischen Ausschusses für Verkehr und Transit des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund vom 19. Juni 1935 geltend. Auf der Tagesordnung standen 3 von uns eingereichte Punkte, die bereits in unserer 1929 dem Völkerbund unterbreiteten Denkschrift enthalten waren, nämlich: Körperliche Eignung der Kraftwagenführer; Bedingungen für Ausfolgung und Entzug von Führer-



scheinen: Statistik über Verkehrsunfälle und deren Ursachen. Die I.T.F. war in dieser Sitzung durch Kollege J. J. Taylor, Stellvertreter des Kollegen E. Bevin vom englischen Transportarbeiterverband, vertreten. Die Notwendigkeit einer Revision unseres Programmes ging deutlich aus dem Bericht des Kollegen Taylor über diese Sitzung hervor, in dem er folgendes schrieb: „Aus den vom Sekretariat des Völkerbundes ausgearbeiteten Schriftstücken geht hervor, dass viele Punkte der Denkschrift der I.T.F. in verschiedenen Ländern bereits praktisch durchgeführt, worden sind, d.h. dass die von der I.T.F. vorgeschlagenen Grundsätze akzeptiert wurden.“

Der Ausschuss fasste nur über den letzten der erwähnten Tagesordnungspunkte einen Beschluss: über die Ernennung eines Ausschusses, dem die Aufgabe zufallen soll, die Grundlagen zu einer einheitlichen Statistik der Verkehrsunfälle und deren Ursachen auszuarbeiten. Zu den beiden ersten Punkten wollte er, obgleich sich unser Vertreter, Koll. Taylor, aufs energischste für die Interessen der Kraftfahrer einsetzte, keine Massnahmen vorschlagen.

Am 4. und 5. Juni 1936 trat in Amsterdam der in Kopenhagen zur Programm-Revision ernannte Ausschuss zusammen. Der dort aufgestellte Entwurf wurde den Organisationen zur Durchsicht und Rückäußerung übermittelt. Der endgültige Wortlaut des Programms wurde von der Internationalen Kraftfahrerkonferenz, abgehalten am 18. und 19. November v. J. in Antwerpen, festgelegt.

Eine Ausfertigung dieses Programms erhielt u.a. der Ständige Ausschuss für Strassenverkehr beim Völkerbund, der sich in seiner Sitzung vom 5. bis 8. Juli 1937 mit den unter seine Zuständigkeit fallenden Punkten befasste. Das Sekretariat setzte die Mitglieder des Programmausschusses von den Resultaten dieser Besprechungen in Kenntnis.

In der Antwerpener Konferenz, die von ca. 30 Delegierten, die über 250.000 Kraftfahrer vertraten, sowie von einem Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes besucht war, wurde in öffentlicher Sitzung über die Frage der Arbeits- und Ruhezeiten der Kraftfahrer diskutiert. Verschiedene Delegierte gaben einen Überblick über den Stand dieser Angelegenheit in ihrem Lande. Durch die Anwesenheit von Pressevertretern während der Debatte über diesen Punkt wurde auch für den der Frage gebührenden Widerhall in der Öffentlichkeit gesorgt und es steht ausser Zweifel, dass die Konferenz dazu beigetragen hat, dass die Aufmerksamkeit allgemein auf diese Frage gelenkt und ihr grosse Bedeutung beigegeben wurde. Über diese Konferenz ist ein Bericht erschienen,

den wir mit einem Aufruf zum Anschluss an die I.T.F. den Kraftfahrerorganisationen in den Vereinigten Staaten, Mexiko, Kuba, Argentinien, Brasilien, China, Japan und Australien übermittelt haben.

### *Das Internationale Arbeitsamt und die Arbeitszeitregelung der Kraftfahrer*

Nachdem das Sekretariat der I.T.F. die angeschlossener Organisationen gebeten hatte, Informationen über die Arbeitszeit der Kraftfahrer in den betreffenden Ländern einzuschicken, stellte sich heraus, dass auch das Internationale Arbeitsamt dabei war, Material über diese Frage zu sammeln, das alsbald veröffentlicht werden sollte. In der Tat erschien im englischen und französischen Monatsblatt des I.A.A. vom Dezember 1935 und auch in der deutschen und spanischen Ausgabe vom Februar 1936 eine Übersicht, die unsere eigenen Anstrengungen zur Erlangung von Angaben fast überflüssig machte.

Wir versuchten danach, auf das I.A.A. einen Druck auszuüben, um es zu veranlassen, die Frage der Regelung der Arbeitszeit der Kraftfahrer auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Als das Sekretariat Kenntnis davon erhielt, dass die Verwaltungsratssitzung vom 12. November 1936 über den Entwurf für die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz von 1938 Beschluss zu fassen hatte, vermochten wir — dank der Mithilfe einiger Arbeitnehmervertreter — zu erwirken, dass dieser Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Verwaltungsratssitzung gesetzt wurde. Wir haben ferner versucht, unseren Einfluss geltend zu machen, indem wir uns direkt an den Vorsitzenden des Verwaltungsrats, den tschechischen Minister Nečas, an den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes und an den Sekretär des I.G.B. in seiner Eigenschaft als Sekretär der Arbeitnehmergruppe der Arbeitskonferenz wandten. Das Resultat hiervon war, dass in der Verwaltungsratssitzung des I.A.A. vom 4. Februar 1937 beschlossen wurde, die Frage der Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1938 zu setzen.

Wir wissen die Hilfe, die man uns bei unseren Anstrengungen, um die Interessen der Chauffeure international zu wahren und zu fördern, hat zuteil werden lassen, sehr zu schätzen und wir benutzen die Gelegenheit, um dafür an dieser Stelle unsern Dank auszusprechen. Es ist dem Umstand, dass wir uns rechtzeitig um die Angelegenheit gekümmert haben, zuzuschreiben, dass wir vor dem

eigenartigen Fall stehen, dass in einer internationalen Arbeitskonferenz, die sich mit der Regelung und Verkürzung der Arbeitszeit im allgemeinen zu befassen hat, die Regelung der Arbeitszeit der Kraftfahrer als besonderer Punkt auf der Tagesordnung erscheint. Damit wird unzweideutig anerkannt dass die Frage für eine nutzbringende Besprechung reif ist.

### *Erkennungsmarken für Kraftfahrer*

In den letzten Jahren haben die Bestellungen auf Erkennungsmarken, welche die I.T.F. zum Einkleben in die Mitgliedsbücher der ihr angeschlossenen Kraftfahrer-Organisationen zur Verfügung stellt, ganz beträchtlich zugenommen. Für 1935 bestellten Frankreich, Dänemark, die Tschechoslowakei, Norwegen und Holland 16.300 Marken; für 1936 Belgien, Frankreich, Dänemark, die Tschechoslowakei, Spanien und Danzig insgesamt 21.700 und für 1937 Belgien, Frankreich, Dänemark, Tschechoslowakei, Spanien, Holland, Norwegen, Polen, Schweiz und Finnland zusammen 61.800. Anscheinend sehen unsere Mitgliedsverbände immer mehr ein, dass sich diese Marken für die Kraftfahrer, wenn sie von den Organisationen in andern Ländern Schutz und Hilfe benötigen, als recht nützlich erweisen können.

### *Auskünfte*

Auskünfte wurden erteilt über:

Entschädigung von Kraftfahrern bei Arbeitsunfällen in verschiedenen Ländern (Polnische Transportarbeiter);

Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer in verschiedenen Ländern (Polnische Transportarbeiter);

Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in Kopenhagen (Spanische Transportarbeiter);

Prämien für Chauffeure in Belgien und Holland, die ohne Verkehrsunfälle fahren (Schweizerische Transportarbeiter);

Strassenverkehrs-Fonds in England (Schweizerische Eisenbahner);

Adressen von Firmen, die Taxameter verkaufen (Kraftfahrer-verband von Port Said);

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer in verschiedenen Ländern und gesetzliche Bestimmungen, die bei Unglücksfällen gelten (Estländische Kraftfahrer);

Kraftverkehrsgesetzgebung in der Schweiz und der Tschechoslowakei (Polnische Transportarbeiter);

Haftpflichtversicherung für Kraftwagenführer in verschiedenen Ländern (Polnische Transportarbeiter).

### *Pressebericht*

Im Jahre 1935 erschienen 10 technische Beilagen über den Strassenverkehr zu unserem Pressebericht, 1936: 8 und 1937: 1.

Als redaktionelle Beilage im Jahre 1935 Artikel über:  
Die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer in Sowjet-Russland.  
Die Löhne der Kraftfahrer in den Niederlanden.

### *Im Jahre 1936*

Eine Studie über Erschöpfung und Schläfrigkeit bei Kraftwagenführern im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen in den Vereinigten Staaten.

Kraftverkehrsgesetz aus dem Jahre 1935 in den Vereinigten Staaten.

Arbeitszeit, Löhne und Arbeitsbedingungen im interkommunalen Autobusverkehr in den Vereinigten Staaten.

Arbeitszeit und Löhne der Kraftfahrer in Finnland.

Überlandverkehr in verschiedenen Ländern.

### *Im Jahre 1937*

Arbeitsbedingungen im interkommunalen Lastkraftverkehr in den Vereinigten Staaten.

Erbärmliche Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in Neuseeland.

Eine zweite Studie über Erschöpfung und Schläfrigkeit in den Vereinigten Staaten bei Kraftwagenführern im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen.

Untersuchung über Erkrankungen der Londoner Autobusbediensteten.

Organisation und Arbeitsbedingungen der sowjetrussischen Kraftfahrer.

Das Leben eines amerikanischen Autobusführers.



# Bericht der Hafentarbeiter-Sektion

## Einleitung

Die Zunahme des Welthandels in den letzten 3 Jahren hatte natürlich auch für die Hafentarbeiter bessere Beschäftigungsmöglichkeiten im Gefolge. Andererseits nimmt die technische Ausrüstung der Häfen einen stets weiteren Umfang an, sodass der grössere Warenumschlag keine entsprechende Steigerung der Anzahl beschäftigter Hafentarbeiter mit sich bringt. Wollen also die Hafentarbeiter in den Genuss ihres Anteils an den technischen Errungenschaften kommen, dann muss das in Form einer Verkürzung der Arbeitszeit erfolgen. In dieser Beziehung hat man in den zurückliegenden Jahren erfreuliche Resultate zu verzeichnen insofern, als in Frankreich und Belgien im Hafenbetrieb die 40 stündige Arbeitswoche eingeführt wurde; in Frankreich ging dies Hand in Hand mit der gesetzlichen Einführung der verkürzten Arbeitszeit, in Belgien konnte dieser Erfolg erst nach vorausgegangenem grossem Streik verbucht werden. Nachdem nun diese beiden Länder mit gutem Beispiel vorangegangen sind, müssen kräftige Schritte unternommen werden, um auch in den andern Ländern eine Arbeitszeitverkürzung zu erringen.

## Vorsitz der Sektion

Da E. Bevin (Grossbritannien) wegen anderweitiger starker Inanspruchnahme von seinem Amt als Vorsitzender zurückgetreten war, ernannte der Generalrat Charles Lindley zum Vorsitzenden der Hafentarbeiter-Sektion.

## Internationales Übereinkommen zum Schutze der Hafentarbeiter

Mit der Ratifikation dieses — 1929 angenommenen und 1932 abgeänderten — Übereinkommens ist man noch nicht viel vorwärts gekommen, weil man anscheinend trotz der Verständigung der betreffenden Regierungen miteinander beim Abschluss von Gegenseitigkeitsverträgen auf grosse Schwierigkeiten stösst.

Das Übereinkommen aus dem Jahre 1929 haben Irland, Nicaragua, Spanien und Luxemburg ratifiziert, das von 1932 Chile, China, Grossbritannien, Italien, Mexiko, Spanien und Uruguay. Man ersieht hieraus, dass es noch eine ganze Reihe von Ländern gibt, von denen erwartet werden darf, dass sie einen solchen Schritt tun.

Im Juli 1935 wurde in London die Gegenseitigkeits-Konferenz

der beteiligten Regierungen abgehalten, wodurch wir uns veranlasst sahen, die Mitgliedsverbände erneut zu bitten, bei ihren Regierungen auf Beschleunigung der Angelegenheit zu drängen.

Die Tatsache, dass keine andern Regierungen als die erwähnten das Übereinkommen ratifiziert haben, bedeutet nicht, dass der Hafentarbeiterschutz keine Verbesserung erfahren hätte. In *Norwegen* wurden derartige Massnahmen einem allgemeinen Arbeiterschutzgesetz einverleibt, *Neuseeland* hat die gleichen Vorschriften, in mancher Hinsicht sogar bessere als das Übereinkommen vorsieht, eine Revision des Stauerei-Gesetzes in *Holland* brachte dieses, soweit die Sicherheitsbestimmungen in Frage kommen, auf denselben Stand wie das internationale Übereinkommen, während in *Belgien*, wo offensichtlich grosse Schwierigkeiten formeller Natur überwunden werden mussten, die Gesetzgebung auf das erforderliche Niveau gebracht wurde, ohne dass jedoch die Bestimmungen über die Gegenseitigkeit anerkannt wurden.

Trotz alledem können wir uns mit den Resultaten unserer jahrelangen Anstrengungen, um die Ratifikation des ursprünglich von der I.T.F. ausgearbeiteten Übereinkommens zu erwirken, keineswegs zufriedengeben, und fast hat es den Anschein, als müssten Schritte erwogen werden, um die Sache mehr in Fluss zu bringen.

### Konferenzen über die kleine Küstenschifffahrt

Gemeinsam mit der Seeleute-Sektion wurden 2 Konferenzen anberaumt, die sich mit den Problemen der Küstenschifffahrt mit kleinen Fahrzeugen zu beschäftigen hatten. Die eine wurde im Oktober 1936 in Genf, die andere im November 1937 in Amsterdam abgehalten. Obgleich es sich hier um eine hauptsächlich die Seeleute angehende Sache handelt, ist sie für die Hafentarbeiter doch nicht ohne Interesse, weil es üblich ist, dass die Mannschaften auf kleinen Fahrzeugen beim Laden und Löschen mithelfen oder diese Arbeiten manchmal sogar allein verrichten. Die stets weitgehendere Verwendung kleiner Motorfahrzeuge, welche die Küstendampfer zu verdrängen drohen, dürfte vor allem in den kleineren Häfen die Arbeitsgelegenheit für Hafentarbeiter stark einschränken, falls es nicht gelingen sollte, durchzusetzen, dass diese Schiffe ganz oder teilweise von Hafentarbeitern be- und entladen werden.

Es gab zwischen den beiden Sektionen, soweit das Problem als solches in Betracht kommt, keine Meinungsverschiedenheit. Die Hafentarbeiter wollen ihre Arbeit natürlich behalten und die Seeleute haben auch nicht den Wunsch, die Arbeit der Hafentarbeiter — schon gar nicht ohne Sonderzuschlag — zu über-

nehmen, besonders dort wo die Löhne der Seeleute von denen der Hafendarbeiter recht ungünstig abstecken. Es wurde daher ein gemeinsames Programm aufgestellt, das folgende Punkte enthält, soweit die Hafendarbeiter interessierenden Probleme in Frage kommen.

1. Verbot für Seeleute, Schiffe von über 200 B.R.T. zu laden oder zu löschen, wenn genügend Hafendarbeiter zur Verfügung stehen.
2. Zahlung eines 100 %igen Zuschlags auf die Seeleuteheuern, wenn nicht genug Hafendarbeiter verfügbar sind.
3. Auf Schiffen von geringerer Tonnage ist beim Laden und Löschen so zu verfahren, dass dabei Mannschaftsmitglieder und Hafendarbeiter in gleicher Anzahl beschäftigt werden. Den Seeleuten ist als Zuschlag die Differenz zwischen ihrer Heuer und den örtlich geltenden Lohnsätzen der Hafendarbeiter zu zahlen.
4. In den unter 2. und 3. vorgesehenen Fällen werden Überstundenzuschläge gezahlt, wenn die Arbeit auf See und im Hafen zusammengenommen über 8 Stunden pro Tag hinausgeht.
5. Verbot der Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren beim Laden und Löschen.
6. Verbot jeglicher Arbeit, ausgenommen notwendige Routinearbeit, am Samstagnachmittag (soweit der freie Samstagnachmittag eingeführt ist) und am Sonntag im Hafen.
7. Förderung der Überwachung durch die Arbeitsaufsichtsbehörde auf allen Schiffen, ganz gleich welcher Tonnage.

Über die Punkte 2 und 3 konnte keine vollständige Einigung erzielt werden, weshalb ihre weitere Behandlung wünschenswert wäre.

### **Beziehungen zu angeschlossenen und nicht angeschlossenen Organisationen und Aktionen**

Über unsere Bemühungen, um noch ausserhalb unserer Internationale stehende Hafendarbeiterverbände zu gewinnen, ist folgendes zu sagen:

#### *Vereinigte Staaten*

Mit dem Internationalen Hafendarbeiterverband (International Longshoremen's Association), dessen Briefköpfe noch stets den Vermerk „Mitglied der I.T.F.“ tragen, haben wir einen Brief-

wechsel geführt. Die Antwort auf unsere Aufforderung zum Wiederbeitritt war abschlägig.

#### *Hafenarbeiter von Australien*

Die Hafenarbeiter-Föderation teilte uns im Jahre 1935 mit, dass sie die Zeit zum Anschluss an die Internationale für gekommen erachte; unsere wiederholten Bitten um einen endgültigen Beschluss waren aber bisher erfolglos.

#### *Hafenarbeiter von Holländisch-Guyana*

Es ist uns gelungen, diese Organisation mit Wirkung ab 1. Januar 1937 zum Beitritt zu veranlassen.

#### *Danziger Arbeitnehmersverband*

Diese hauptsächlich aus Hafenarbeitern und Kraftfahrern bestehende Organisation trat der I.T.F. 1935 bei, musste aber, weil sie von den Behörden unterdrückt wurde, aus der Mitgliedsliste gestrichen werden.

#### *Finnischer Transportarbeiter-Verband*

Diese Organisation liess sich bald nach ihrer Neugründung in die I.T.F. aufnehmen. Zu unserer Genugtuung können wir mitteilen, dass sie rasche Fortschritte macht und es nicht mehr lange dauern dürfte, bis sie wieder ihre alte Stärke erlangt hat.

#### *Grossbritannien*

Nachdem wir in Erfahrung gebracht hatten, dass der englische Gemeindearbeiterverband ca. 40.000 Hafenarbeiter unter seinen Mitgliedern hat, schlugen wir ihm vor, mit dieser Gruppe der I.T.F. beizutreten. Wir erhielten darauf jedoch eine ablehnende Antwort.

#### *Isländische Hafenarbeiter*

Diese Organisation mussten wir ausschliessen. Seit langem wurden keine Beiträge mehr entrichtet, auch die Verbindungen sind abgebrochen worden. Nachfragen haben ergeben, dass durch innere Schwierigkeiten das Interesse für die I.T.F. nachgelassen hat. Wir werden versuchen, wieder Beziehungen anzuknüpfen.

#### *Estland*

Wir haben bei den beiden örtlichen Hafenarbeiterverbänden auf Verschmelzung gedrängt und auch die Gewerkschaftszentrale gebeten, uns bei unseren Bemühungen zu unterstützen.



## *Antwerpener Hafenarbeiterstreik*

Am 2. Juni 1936 brach im Antwerpener Hafen ein schwerer Konflikt aus, bei dem es um eine Lohnaufbesserung und Einführung der 40-Stundenwoche ging. Nach einer Intervention der Regierung wurde die 40-Stundenwoche grundsätzlich akzeptiert; seither findet sie in Antwerpen und in einer Reihe anderer Häfen Anwendung.

Die Seeleute auf den im Antwerpener Hafen liegenden und eingelaufenen Schiffen erklärten sich mit ihren kämpfenden Kollegen solidarisch; es wurde sogar unter den Mannschaften der deutschen Schiffe ein Manifest verteilt mit der Aufforderung, keine Streikbrecherarbeit zu verrichten. Dieses Manifest hat seinen Zweck nicht verfehlt.

Da das Kapital des belgischen Transportarbeiterverbandes zu einem grossen Teil gesperrt war, haben wir ihm ein Darlehen gewährt, das noch im Jahre 1938 zurückgezahlt wird.

## *Hafenarbeiter von Vera Cruz*

Vom Hafenarbeiterverband Vera Cruz erhielten wir ein Rundschreiben — dasselbe ist auch verschiedenen Mitgliedsverbänden geschickt worden —, worin die Gründung einer Hafenarbeiter- und Seeleute-Internationale vorgeschlagen wurde. Als wir sie darauf aufmerksam machten, dass in der I.T.F. eine derartige Internationale bereits bestünde, baten sie uns um Einberufung einer Konferenz lateinamerikanischer Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände. Hiervon verständigten wir die beiden Eisenbahnverbände in der argentinischen Republik, die uns antworteten, dass sie im Hinblick darauf, dass man auf dem Gebiete der gewerkschaftlichen Erfassung der Arbeiter in Lateinamerika noch ziemlich rückständig ist, den Vorschlag für verfrüht hielten.

## *Streitigkeiten zwischen den Häfen von Antwerpen und Dünkirchen*

Wir haben versucht, in einem Streit des belgischen Transportarbeiter-Verbandes mit dem Dünkirchener Hafenarbeiterverband, Mitglied der französischen Hafenarbeiter-Föderation, wegen der Frachtverteilung zwischen Antwerpen und Dünkirchen zu vermitteln. Es war uns jedoch unmöglich, eine Einigung zwecks eines gemeinsamen Vorgehens herbeizuführen.

## *Hafenarbeiterstreik in Kobe (Japan)*

Im Zusammenhang mit einem Hafenarbeiterstreik in Kobe richtete der japanische Seeleuteverband die Bitte an uns, wir möchten uns

beim englischen Seelenteverband dahin verwenden, dass dieser seine Mitglieder, soweit sie mit ihren Schiffen in diesem Hafen anlegen, anweise, jede Lade- oder Löscharbeit abzulehnen. Der englische Verband liess daraufhin an seine Mitglieder eine entsprechende Weisung ergehen.

### Veröffentlichungen

1. Kurze Uebersicht über die Art der Arbeitsverteilung in den schwedischen Häfen.
2. Arbeitsbedingungen der indischen Hafentarbeiter.
3. Kurzer Rückblick auf die Arbeiterverteilungsmethoden in den Häfen des Bristol-Kanals (England).
4. Der Kampf der Hafentarbeiter in den Vereinigten Staaten von Amerika.
5. Rede des Koll. J. Roberts zugunsten der 40-Stundenwoche für Hafentarbeiter in Neuseeland.

### Erteilte Auskünfte

Der Hafentarbeiterverband von Neuseeland übermittelte uns eine Anzahl neuer Kollektivverträge für die neuseeländischen Häfen, die wir an Mitgliedsorganisationen, die sich dafür interessieren dürften, gelangen liessen.

Lohnregelungen für Hafentarbeiter in verschiedenen Ländern (Polnischer Transportarbeiterverband).

Verfahren beim Laden und Löschen von Kohle in England und Holland (Polnischer Transportarbeiterverband).

Arbeitszeitregelung und Lohnberechnung im Hinblick auf den freien Samstagnachmittag in englischen und holländischen Häfen (Belgischer Transportarbeiterverband).

Vorschriften zum Schutze der Hafentarbeiter in verschiedenen Ländern (Belgischer Transportarbeiterverband).

Auf eine Bitte des holländischen Transportarbeiterverbandes setzten wir den englischen Verband über Beschwerden der Gepäckträger von Hoek van Holland über das Hinüberbringen von Gepäck der Reisenden durch die Mannschaften englischer Schiffe in Kenntnis.

Tragen schwerer Lasten (Kubanischer Gewerkschaftsbund).

Organisation der Arbeit in den Häfen verschiedener Länder sowie die Arbeitszeit in holländischen, französischen, deutschen und englischen Häfen (Belgischer Transportarbeiterverband).

Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter (Palästinischer Gewerkschaftsbund).

Arbeitsbedingungen und Lage der Gepäckträger in englischen Häfen (Holländischer Transportarbeiterverband).



# Bericht der Seeleute-Sektion

## Einleitung

Die Seeleute-Sektion darf sich rühmen, eine Periode starker Aktivität durchgemacht zu haben. Nach schweren Krisenjahren ist schliesslich doch eine Besserung eingetreten, die sich vor allem in den 3 hinter uns liegenden Berichtsjahren durchgesetzt hat. Für fast alle Länder bedeutete das ein Ende des Auflegens von Schiffen.

Während noch Anfang 1933 durchschnittlich 20 % des Schiffsraums aufgelegt war — an der Spitze die Vereinigten Staaten mit 30 %, und mit Ausnahme Japans alle wichtigen Seeschiffahrt treibenden Länder mit über 10 %, viele derselben mit über 20 % — ging in den darauffolgenden Jahren die aufgelegte Tonnage mit Riesenschritten zurück. Sie betrug im Oktober 1932 noch 15.2 Millionen B.R.T., jedoch am 1. Januar 1935 war sie schon auf 6.5, am 1. Januar 1936 auf 4.8, am 1. Januar 1937 auf 3.7 Millionen B.R.T. gesunken, womit fast der Tiefpunkt erreicht worden war. Ausser den Vereinigten Staaten — die über eine Tonnage von 2 Millionen B.R.T., während der Kriegsjahre gebaut, und jetzt zum Abwracken reif, verfügen — gibt es nur 2 Länder mit einem abnormal hohen Prozentsatz aufgelegter Tonnage, nämlich Frankreich und Griechenland.

Bedenkt man ferner, dass in der Zeit der schwersten Depression der Laderaum der Schiffe, die noch den Dienst versahen, nur teilweise ausgenutzt wurde und dass, seitdem sich die Lage gebessert hat, auch in dieser Beziehung eine Besserung festzustellen ist, so kann man sich vergegenwärtigen, wie gross die Veränderungen waren, die sich im Seeschiffahrtsgewerbe vollzogen. Die Verbesserung kam nicht allein darin zum Ausdruck, dass die aufgelegte Tonnage wieder die Fahrt aufgenommen hat; die Schiffsbauer sind schon dabei, das abgewrackte Material durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Während am 1. Januar 1934 nur 757.300 B.R.T. im Bau befindlicher neuer Schiffe vorhanden waren, hatte jedes weitere Jahr eine Zunahme aufzuweisen, sodass am 1. Januar 1938 mit 2.900.200 B.R.T. Neukonstruktion gewissermassen die Rekordleistung erzielt worden war.

Wenn man noch berücksichtigt, dass die Weltflotte noch immer mit Leichtigkeit alle angebotenen Frachten zu befördern vermag, dann fragt man sich, ob besondere Gründe für die fieberhafte Tätigkeit im Schiffsbau vorliegen. Und dann muss leider anerkannt werden, dass auch der verstärkt eingesetzte Schiffsbau zu einem beträchtlichen Teil ein Ausfluss der Rüstungspläne ist und

man sich von dem Gedanken leiten lässt, dass eine mächtige Flotte ohne eine starke Handelsmarine viel an Bedeutung einbüsst.

Während die Inbetriebnahme einer grösseren Zahl Schiffe und die stärkere Ausnutzung des Raumes schon zu beträchtlichen Verbesserungen im Schiffahrtsgewerbe führten, gingen überdies durch das stets mehr schwindende Angebot an Schiffsraum die Frachten erst langsam, dann sprunghaft in die Höhe.

Nach den von *The Economist* (dessen Frachtindex für die Trampschiffahrt auf dem Durchschnitt der Jahre 1898 bis 1913 fusst) veröffentlichten Zahlen betrug die Indexziffer von 1913 116.3 und die von 1929 112.6, d. i. also ein verhältnismässig geringer Unterschied; man muss dabei aber auch die grössere Fahrgeschwindigkeit der Schiffe und die besseren Lade- und Löschgelegenheiten in Rechnung ziehen. Die Ziffer ist nun im Jahre 1933 auf 84.5 gesunken, um in den darauffolgenden Jahren auf 86.0, 86.6 und 98.4 zu steigen; 1937 betrug sie sogar 149.3. Im dritten Quartal 1936 begann sie infolge des Transports grosser Mengen von Rohmaterial im Augenblick eines geringen Tonnageangebots stark zu steigen. Im September 1937 war es aber wieder mit diesen hohen Frachten abgelaufen, im April 1938 erfolgte ein Rückgang auf 113.7, wonach im Monat darauf eine geringe Erholung eintrat.

Die Verhältnisse besserten sich aber nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Personenverkehr war eine beträchtliche Steigerung wahrzunehmen. Ferner konnte man eine starke Zunahme der Ferien- und Vergnügungssereisen feststellen.

Mit dem Steigen der Frachten und des Personenverkehrs stieg auch der Ertrag der Schiffahrtsaktien wesentlich. Mag es auch zutreffen, dass der Aktienwert in den Krisenjahren vielfach herabgesetzt worden ist, so darf man doch nicht die Tatsache aus dem Auge verlieren, dass, wenn überhaupt eine Industrie überkapitalisiert war, es die Schiffahrtsindustrie war, die während und nach dem Kriege unermessliche Gewinne eingeheimst und diese zum Teil zur Kapitalverwässerung benutzt hat. Nicht wissend, was mit ihren Profiten anzufangen, schütteten die Schiffahrtsgesellschaften Dividenden in Form von neuen Aktien aus, während es besser gewesen wäre, die Gewinne zu Abschreibungen zu benutzen, um den Buchwert des Materials, das sie in vielen Fällen zu übersteigerten Preisen angeschafft hatten, herabzubringen. So kam es, dass die Gesellschaften nach Ablauf des guten Geschäftsgangs vor schweren Kapitallasten, überschätztem Material und unzureichenden Reserven standen.

Der Aufschwung in der Schifffahrt führte aber am allerwenigsten zu einer Verbesserung der Arbeitsmöglichkeiten für die Seeleute. Zunächst nimmt die Schnelligkeit der Fahrzeuge noch stets zu, während die Motorfahrzeuge einen immer breiteren Raum in der Schifffahrt einnehmen. Dass diese Tendenz noch anhält, erhellt aus einem Vergleich der Verhältnisse am 30. Juni 1932 und 1937. In diesem fünfjährigen Zeitraum ist die Gesamttonnage der Dampfer von über 100 B.R.T. von 52.423.000 auf 51.522.000 B.R.T. zurückgegangen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass von den letzteren 3.932 Schiffe von 19.775.281 to für Ölfuerung eingerichtet waren. In der gleichen Zeit stieg die der Motorfahrzeuge von 11.305.000 auf 13.749.000 B.R.T. Unter den am 1. Januar 1938 im Bau befindlichen Schiffen waren 308 Dampfer mit insgesamt 1.197.000 B.R.T. und 421 Motorschiffe mit insgesamt 1.691.400 B.R.T.

Dem Aufschwung ist es zu verdanken, dass es möglich war, viele der direkten oder indirekten Schifffahrtsbeihilfen — die grösste war die Subvention für die englische Trampschifffahrt — wieder zurückzuziehen. Inzwischen aber hat die Besserung ihren Höhepunkt überschritten und bis zum 1. Mai 1938 war die aufgelegte Tonnage wieder um 500.000 B.R.T. angewachsen und in internationalen Reederkreisen hat man sich ernstlich über die Schaffung einer freiwilligen Regelung beraten, nach welcher die Reeder für alle aufgelegte Tonnage eine Entschädigung erhalten sollen. Der Zweck einer solchen Regelung soll natürlich sein, einen weiteren Frachtenrückgang zu verhüten. In diesem Zusammenhang darf die Frage aufgeworfen werden, ob nicht für die Seeleute (und Offiziere) die Zeit gekommen wäre, die Forderung aufzustellen, das nicht nur die Reeder sondern auch die Mannschaften eine Entschädigung erhalten müssen, wenn die Schiffe, auf denen sie ihr Brot verdienen, aufgelegt werden. Ohne hier in Einzelheiten eintreten zu wollen, glauben wir, dass dies eine Frage ist, die nähere Erwägung verdient.

Es ist selbstverständlich, dass schon beim ersten Anzeichen der Wiederbelebung der Schifffahrt die Seemannsverbände ihre Forderungen auf Lohnerhöhung und Verbesserung der sonstigen Arbeitsbedingungen geltend gemacht haben, und um diesen Forderungen Nachdruck zu verleihen, mussten sie in manchen Fällen sogar zum offenen Kampf übergehen. Es sind sowohl in bezug auf die Löhne als auch die andern Arbeitsbedingungen wesentliche Verbesserungen erzielt worden. Den französischen Seeleuten, die, was die Arbeitszeit betrifft, an der Spitze standen, ist es gelungen,

ihre Gleichstellung mit den Arbeitern an Land zu behaupten. Die 40-Stundenwoche findet auch auf sie Anwendung; in der Praxis wirkt sich dies (über die gesetzlich verbürgten Ferien hinaus) in einer beträchtlichen Anzahl freier Tage im Jahr als Entgelt für auf See über die 40-Stundenwoche hinaus gearbeitete Zeit aus.

Auch in England — sowie in Belgien, das dem Beispiele Englands folgte — wurde für das Deckpersonal durch Vereinbarungen mit den Reedern eine ansehnliche Arbeitszeitverkürzung erwirkt. Für die Deckmannschaften und das Bedienungspersonal in der holländischen Seeschifffahrt hat man ebenfalls eine Einschränkung der Arbeitszeit durchzusetzen vermocht.

Während die gewerkschaftliche Tätigkeit der angeschlossenen Organisationen die Aufmerksamkeit des Sekretariats in weitgehendem Masse beansprucht hat, wurde dennoch die Frage der internationalen Gesetzgebung nicht vernachlässigt.

Seit 1920, dem Jahr, in dem das Übereinkommen betreffend die 48-Stundenwoche für die Seeleute in Genua abgelehnt wurde, und besonders seit 1926, als die I.T.F. die Leitung in der Arbeitnehmergruppe der Paritätischen Maritimen Kommission übernahm, haben wir immer wieder versucht, die Frage der internationalen Regelung der Arbeitszeit der Seeleute aufs Tapet zu bringen. Es hatte den Anschein, als würden diese Versuche bald zu einem Erfolge führen, denn auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1929 wurde eine Reihe Fragebogen zur Beantwortung durch die Regierungen aufgestellt, worunter sich einer befand, in dem sie darüber befragt wurden, ob sie die Einführung der 48-Stundenwoche für die Seeleute für wünschenswert hielten. Damals war es, als die Reeder kurzerhand die Konferenz verliessen, entschlossen, sich mit allen Mitteln gegen jegliche internationale Regelung der Arbeitszeit zu wehren und durch Sabotage eine weitere Diskussion über diesen Gegenstand zu verhindern.

Obgleich die Regierungsdelegierten bei der Beurteilung der Haltung der Reedervertreter keine Milde an den Tag legten, stellte sich dann doch heraus, dass die Reeder in verschiedenen Ländern genug Einfluss hatten, um ihre Regierungen zu veranlassen, sich einer internationalen Regelung zu widersetzen. Es bestand aber dennoch gute Aussicht, dass auf der Konferenz vom Jahre 1931 der Übereinkommens-Entwurf betreffend die Arbeitszeit in zweiter Lesung behandelt werden würde, jedoch zum Teil wegen der Krise, die 1929 begann und sich in der Seeschifffahrt verheerend auswirkte,

wurde diese Lesung wiederholt verschoben. In den Sitzungen der Paritätischen Maritimen Kommission wurde die Angelegenheit immer wieder zur Sprache gebracht, bis schliesslich Seeleute und Reeder erhielten, was sie wünschten: die Seeleute, weil der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamts beschloss, die Frage, wengleich in Verbindung mit der Frage der Bemanningsskala, auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, und die Reeder, weil eine Dreigliedrige Konferenz der Seeschiffahrtsländer der Arbeitskonferenz voraufgehen sollte, die für das Jahr darauf als Maritime Sonder-Konferenz vorgesehen wurde. Die Dreigliedrige Konferenz tagte 1935, die Maritime Arbeitskonferenz 1936. An anderer Stelle dieses Berichts werden diese Konferenzen besprochen.

Es steht ausser Zweifel, dass die Seeleute alles erreichten, was sie unter den gegebenen Umständen zu erreichen vermochten, ja es gelang ihnen sogar, in dem vom Internationalen Arbeitsamt vorgeschlagenen Entwurf verschiedene Verbesserungen anzubringen. An Widerstand seitens der Reeder hat es auch hier nicht gefehlt, auch halten sie sich in vielen Ländern noch nicht für besiegt, während ihnen in manchen Ländern die Regierungen nur zu leicht ein williges Ohr leihen.

Sache der I.T.F. und ihrer Mitgliedsorganisationen ist es nun, für alsbaldige Ratifikation der 1936 in Genf angenommenen Übereinkommen zu sorgen<sup>1)</sup>.

Von sonstigen Bemühungen der Seeleute-Sektion sei noch erwähnt, dass das Sekretariat zwei ausführliche Berichte über die Küstenschiffahrt mit kleinen Fahrzeugen herausgegeben hat, die in gemeinsamen Konferenzen der Seeleute- und Hafentarbeiter-Sektionen besprochen wurden und schliesslich zur Aufstellung eines Programms für diesen Schiffahrtszweig führten, das allerdings noch nicht in allen Einzelheiten ausgearbeitet ist. Mit diesen Berichten hat die I.T.F. zweifellos wichtige Arbeit geleistet nicht nur für die Verbände, für welche die Probleme der Küstenschiffahrt, besonders mit kleinen Motorfahrzeugen, zurzeit von grosser Bedeutung sind, sondern auch für andere Länder, denen die Schwierigkeiten noch bevorstehen.

Unser Informationsdienst hat allen an ihn gestellten Anforderungen

---

<sup>1)</sup> Bis Juni 1938 war das Abkommen betr. Arbeitszeit und Bemannung nur von Belgien ratifiziert worden; den befugten Instanzen in den Vereinigten Staaten, Frankreich und Schweden wurde es zur Genehmigung vorgeschlagen.



gen zu entsprechen vermocht; er übermittelt oft den Verbänden Material, das sie bei ihrer Arbeit verwerten können.

Und nun noch ein paar Worte zu der gesteigerten Aufmerksamkeit, welche die I.T.F. den Problemen der Seefischer gewidmet hat. Nachdem wir mehr als einmal auf die Notwendigkeit der Organisierung dieser Arbeitsnehmergruppe aufmerksam gemacht hatten und es sich zeigte, dass die Organisationen bei ihren Anstrengungen in dieser Richtung Erfolge verbuchten, wurden Anstalten zu einer Seefischerkonferenz getroffen, die im Mai 1938 stattfand.

Mit diesen einleitenden Ausführungen sei auf den wichtigsten Teil der Tätigkeit der Sektion aufmerksam gemacht.

### *Vorsitz der Sektion*

In seiner Sitzung vom 13. und 14. Februar 1936 wählte der Generalrat der I.T.F. W. R. Spence zum Vorsitzenden der Seeleute-Sektion, der J. Henson, der das Amt seit 1926 innehatte, nachfolgte.

Kollege Henson ist zu der gelegentlich der Internationalen Arbeitskonferenz vom Oktober 1936 abgehaltenen Seemannskonferenz eingeladen worden, wo man ihm ein goldenes I.T.F.-Abzeichen und ein Geschenk im Namen der der I.T.F. angeschlossenen Seemannsverbänden und der I.T.F. überreichte. Bei dieser Gelegenheit wurde der Arbeit des Kollegen Henson für die Seeleute hohe Anerkennung gezollt. Es wohnten dem Empfang auch Vertreter des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere bei.

## Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen

### *Neue Anschlüsse*

Während der Berichtsperiode sind folgende Organisationen der I.T.F. beigetreten:

1. *Der estnische Seeleuteverband.*  
Nach Auflösung der früheren Organisation gegründet.
2. *Der Seemannsverband Palästinas.*
3. *Der chinesische Seeleuteverband von Kanton.*
4. *Der dänische Heizerverband.*

Wie erinnerlich ist diese Organisation im Jahre 1933 aus der I.T.F. ausgeschieden, um Mitglied der I.S.H. zu

werden. 1936 trat sie aus der I.S.H. aus, ging in den dänischen Gewerkschaftsbund und kam auch wieder zur I.T.F. zurück.

5. *Der argentinische Seeleuteverband*

Dieser Verband ist 1933 aus der Mitgliedsliste gestrichen worden, doch im März 1937 gelangte an uns eine Mitteilung, wonach er sich von jeher als angeschlossen betrachtet hat und er nunmehr hoffe, imstande zu sein, durch Erfüllung seiner finanziellen Verpflichtungen seinem Beitritt mehr Bedeutung beizumessen.

6. *Die Allindische Seeleute-Föderation*

Im September 1937 erhielten wir Kenntnis von der Gründung einer Allindischen Seemanns-Föderation, die u.a. von den 4 der I.T.F. bereits angeschlossenen Seeleuteorganisationen Indiens gebildet worden war. Die Föderation beantragte ihre Aufnahme in die I.T.F., welchem Antrag stattgegeben wurde, und demzufolge verfiel die Einzelmitgliedschaft der betreffenden 4 Organisationen. Es handelt sich um folgende: Indischer Seeleute-Verband von Kalkutta, Landesverband der Seeleute von Bombay, Verband der indischen Steuerleute und Seeleuteverband von Bengalen.

Auch der *jugoslawische Maschinistenverband* beantragte bei uns seine Aufnahme, wir empfahlen ihm aber, sich dem Internationalen Bund der Schiffsoffiziere anzuschliessen.

*Austritt*

Zu unserem grossen Leidwesen müssen wir mitteilen, dass wir am 25. September 1937 vom Vorsitzenden des *japanischen Seeleuteverbandes* einen Brief erhielten, dem ein persönliches Schreiben von Yonekubo folgte, woraus hervorging, dass sich die japanischen Seeleute vorläufig gezwungen sehen, aus der Internationale auszutreten, gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck gebend, dass der Tag wieder kommen möge, an dem sie wieder ihren Platz in der Internationale werden einnehmen können.

*Auflösung*

Die Seeleute-Föderation von Kuba hat aufgehört zu bestehen.

*Zusammensetzung der Seeleute-Sektion*

Nachstehend ein Verzeichnis der der Seeleute-Sektion angeschlossenen Länder und Organisationen mit Angabe ihres Mitgliederbestandes Anfang der Jahre 1935 und 1938:

Land	Organisation	1. Januar 1935	1. Januar 1938
Argentinien	Seeleute-Föderation	—	3,000
Belgien	Transportarbeiterverband	2,950	2,950
Belgien	Eisenbahnerverband	1,177	1,053
China	Seeleuteverband von Kanton	—	10,000
Dänemark	Matrosenverband	4,540	4,534
Dänemark	Verband der Stewards	850	1,051
Dänemark	Heizerverband	—	2,200
Estland	Seeleuteverband	—	968
Finnland	Seeleuteverband	1,194	3,308
Frankreich	Seeleute-Föderation	6,000	20,000
Grossbritannien	Seeleuteverband	30,000	30,000
Grossbritannien	Transportarbeiterverband	150	150
Grossbritannien	Eisenbahnerverband	2,000	2,100
Holland	Transportarbeiterverband	4,736	5,453
Island	Seeleuteverband	1,090	1,100
Indien	Seeleuteföderation	—	15,000
Japan	Seeleuteverband	25,000	—
Norwegen	Seeleuteverband	10,000	18,000
Norwegen	Verband der Deckoffiziere	1,300	2,719
Palästina	Seeleuteverband	—	98
Polen	Transportarbeiterverband	475	693
Rumänien	Transportarbeiterverband	?	110
Spanien	Seeleuteverband	6,000	10,000
Schweden	Seeleuteverband	11,323	15,774
Trinidad	Seeleuteverband	?	?
Jugoslawien	Seeleuteverband	800	500

Übersicht über die den Verbänden zur Verfügung gestellten Seeleutemarken.

Land	Organisation	1935	1936	1937	1938
Belgien	Transportarbeiter	—	2,000	3,000	3,000
China	Seeleute	—	10,000	10,000	—
Dänemark	Heizer	—	—	2,000	1,000
Dänemark	Stewards	400	400	400	400
Dänemark	Seeleute	1,000	2,000	2,000	2,000
Estland	Seeleute	—	—	—	1,200
Finnland	Seeleute	1,500	2,000	4,000	3,000
Frankreich	Seeleute	7,500	—	15,000	20,000
Grossbritannien	Seeleute	20,000	20,000	20,000	20,000
Grossbritannien	Eisenbahner	—	—	—	100
Holland	Transportarbeiter	3,000	3,000	3,000	3,000
Japan	Seeleute	25,000	30,000	30,000	—
Norwegen	Seeleute	10,000	10,000	20,000	20,000
Norwegen	Offiziere	2,000	2,000	2,000	4,000
Palästina	Seeleute	—	—	1,000	500
Polen	Transportarbeiter	—	—	3,000	—
Spanien	Seeleute	—	—	6,000	6,000
Schweden	Seeleute	10,000	10,000	13,000	13,000
Trinidad	Seeleute	100	—	—	—

## Beziehungen zu nicht angeschlossenen Organisationen.

### *Griechische Seeleute-Föderation*

Innere Streitigkeiten waren es hauptsächlich, die die Schuld daran trugen, dass die griechischen Organisationen ihre internationalen Verpflichtungen vernachlässigten. Die griechische Seeleute-Föderation sowie die Gruppe griechischer Seeleute namens Poseidon mussten bereits 1933 von der Mitgliederliste gestrichen werden. Anstrengungen, wie sie vom I.G.B. und von uns unternommen worden waren, um eine Zusammenarbeit zwischen den feindlichen Brüdern zustande zu bringen, blieben ohne Erfolg. Im Jahre 1935 teilte uns Koll. Henson mit, dass sich ein neuer griechischer Seeleuteverband gebildet hätte, welcher der I.T.F. beizutreten wünschte. Im Hinblick auf unsere früheren Erfahrungen beschlossen wir, das Ansuchen dieses Verbandes nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn er dem Wort die Tat folgen lässt, und beweist, dass er die finanziellen Verpflichtungen gegenüber der I.T.F. erfüllen will. Einige Monate darauf war Griechenland gleichfalls mit dem faschistisch-autoritären Bazillus infiziert. Gewerkschaftsführer wurden ins Gefängnis geworfen und die Gewerkschaften in staatliche Institutionen umgewandelt. Auf der Internationalen Maritimen Arbeitskonferenz im Jahre 1936 legten wir gegen die Gültigkeit der Mandate der griechischen Seeleutevertreter Protest ein.

### *China*

Im Mai 1936 teilte man uns mit, dass der Chinesische Seeleuteverband von Schanghai Auskunft über die I.T.F. haben möchte, die wir ihm natürlich gerne zukommen liessen. Gelegentlich der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf und infolge eines unserem Sekretariat abgestatteten Besuches machten wir mit dem Sekretär dieser Organisation persönlich Bekanntschaft und wir hatten daher alle Hoffnung, dass der Verband von Schanghai uns beitreten werde. Infolge der bedauernswerten Ereignisse im Fernen Osten mussten wir aber unsere Hoffnungen, wie im Jahre 1931, zu Grabe tragen.

### *Vereinigte Staaten*

Nach langjährigen Anstrengungen, den Anschluss des Internationalen Seeleute-Verbandes von Amerika in die Wege zu leiten, erhielten wir zuletzt einen Brief, in dem es hiess, dass die Angelegenheit dem Verbandsvorstand unterbreitet werde. Der

englische Landesverband der Seeleute hat sich auf unsere Bitte hin bereit erklärt, sich für den Anschluss der amerikanischen Seeleute einzusetzen. Im Juni 1936 schrieb man uns, dass der Vorstand die Frage des Beitritts zur I.T.F. bis zu seiner nächsten Sitzung verschoben habe.

Seitdem scheint der Internationale Seeleuteverband nicht mehr zu existieren. Mit einer neugegründeten Organisation, dem Nationalen Seeleuteverband, Mitglied der Kommission für Industrieorganisationen, stehen wir fortwährend in Briefwechsel; diese Organisation scheint aber nur die Seeleute an der atlantischen Küste zu erfassen. An der Küste des Pazifik bestehen unabhängige Organisationen.

Es ist zu hoffen, dass die nordamerikanische Arbeiterbewegung ihren Weg zur Einheit finden wird.

## Aktionen

### *Norwegische Deckoffiziere*

Auf der Londoner Konferenz der Seeleutesektion der I.T.F. im Juli 1934 ersuchten die norwegischen Steuerleute die I.T.F., ihren Kampf um einen Kollektivvertrag zu unterstützen; diesem Ersuchen wurde stattgegeben und dementsprechend eine Solidaritätsbezeugung angenommen. Auf einer im Januar 1935 in Amsterdam abgehaltenen Sitzung war der norwegische Vertreter in der Lage mitzuteilen, dass die Reeder voraussichtlich in Kürze den Verband anerkennen würden, jedoch war den Offizieren zur Sicherung eines vollen Erfolges die Mitwirkung des norwegischen Seeleuteverbandes erwünscht. Wir haben diesen Verband davon in Kenntnis gesetzt. Die Offiziere schlossen einen Vergleich ab, der als nicht voll befriedigend angesehen wurde.

### *Finnische Streikbrecher*

Wie erinnerlich unterbreitete der finnische Seeleuteverband dem Kopenhagener Kongress eine Resolution bezüglich dieser Frage. Die Ansicht der Seeleutekonferenz, der die Resolution vorgelegt wurde, war die, dass man unmöglich Seeleute Jahre hindurch weiterhin als Streikbrecher behandeln könne, weil sie sich einmal des Streikbruchs schuldig gemacht haben und dass der finnische Verband gut daran täte zu versuchen, die betreffenden Leute zu organisieren, falls sie ihren Fehler einsähen, allerdings mit Ausnahme der Berufsstreikbrecher.

Der finnische Verband befolgte diesen Rat und er hat bestimmt keinen Grund, dies zu bedauern.

### *Dampfer „Gjuro Milosevic“*

In Rotterdam wurde ein jugoslawisches Schiff an die Kette gelegt, weil der Reeder seine Kohlenrechnung nicht bezahlte. Die Besatzung hatte seit Monaten keine Heuer erhalten. Wir leiteten ein Gerichtsverfahren ein und im August 1935 wurde unsere Forderung vom Gericht als rechtmässig anerkannt. Die zuerkannte Summe (121.147,49 Dinar) war höher als die Forderung der Besatzung (100.581,17 Dinar).

### *Estnischer Seeleuteverband*

Der estnische Seeleuteverband sowie der Gewerkschaftsbund setzten uns von einem bevorstehenden Streik für einen Kollektivvertrag und Lohnerhöhung in Kenntnis. Wir gaben dies den angeschlossenen Organisationen Anfang September 1935 durch und ersuchten sie um grösstmögliche Unterstützung.

Die Verhandlungen mit den Reedern führten zwar zu einer Lohnerhöhung um 10 %, doch war es nicht möglich, einen Kollektivvertrag durchzusetzen. Dieser Vergleich genügte, um einen Streik abzuwenden.

Im April 1936 machte uns der estnische Verband abermals davon Mitteilung, dass bei Ablauf des Heuervertrages am 1. Mai ein Seeleutestreik in Aussicht stände und wiederum verständigten wir die angeschlossenen Organisationen hiervon. Das Ergebnis des Eingreifens des staatlichen Schlichters war eine weitere Heuererhöhung. Jedoch sind die Heuern der estnischen Seeleute immer noch sehr niedrig.

### *Verwendung von Mannschaften zu Arbeiten in der Ladung*

Der holländische Transportarbeiterverband ersuchte uns, bei der norwegischen Organisation dahingehend vorstellig zu werden, dass das nach Ijmuiden verfrachtete norwegische Eis nicht von den Schiffsmannschaften gelöscht, sondern dass das Entladen den Hafendarbeitern überlassen würde. Der norwegische Seeleuteverband erklärte sich bereit, die Sache in die Hand zu nehmen; da die Einfuhr von Eis aus Norwegen jedoch aufhörte, wurde die Angelegenheit nicht weiter verfolgt.

Ein ähnliches Ansuchen war vom französischen Hafendarbeiterverband eingegangen im Zusammenhang mit dem Entladen von Säcken mit Bohnen durch die Mannschaft eines dänischen Schiffes.

Der dänische Verband, mit dem wir uns in Verbindung setzten, teilte uns mit, dass die Bohnen zwecks besserer Stauung der Ladung verwandt worden waren und dass die Mannschaft zu dieser Arbeit herangezogen wurde, weil die Hafendarbeiter dies nicht als ihre Aufgabe ansahen.

### *Streik der belgischen Seeleute*

Am 1. Juli 1936 brach in Antwerpen ein Streik von Offizieren und Mannschaften aus. Der belgische Verband hatte beschlossen, in Anbetracht der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen für die Besatzungen der in ausländischen Häfen liegenden Schiffe keine Streikparolen auszugeben. Die einzige Hilfe, um die man ersuchte, war die, im Falle des Einlaufens eines belgischen Schiffes in einen ausländischen Hafen, um Leute anzumustern, eine solche Anmusterung zu verhindern. Dieses Ersuchen wurde an die angeschlossenen Seeleuterverbände weitergeleitet. Der Streik, bei welchem die Offiziers- und Seeleuterverbände in vorbildlicher Weise zusammenarbeiteten, endigte sehr zufriedenstellend.

### *Streik der spanischen Seeleute*

Im Juni 1936 brachen auf mehreren spanischen Schiffen Streiks aus. Die Reeder weigerten sich, den Schiedsspruch und die Verordnungen der spanischen Regierung durchzuführen, worauf die Mannschaften und ein grosser Teil der Offiziere sich weigerten auszufahren. In mehreren Fällen intervenierten die Seeleuterverbände in verschiedenen Ländern und erhielten entweder eine schriftliche Erklärung vom Kapitän, worin er versprach, sich an das Gesetz zu halten, oder die Besatzungen als Passagiere nach Spanien zurückzuschicken.

Der Ausbruch des spanischen Bürgerkrieges beendete diese Aktion.

### *Konflikte im Walfang*

In den Jahren 1936 und 1937 entstanden im Walfang Schwierigkeiten ernster Natur. Im Jahre 1936 wurden sie ohne die Vermittlung der I.T.F. beigelegt, jedoch 1937 liefen die Unterhandlungen zwischen den norwegischen Verbänden und der britischen Firma Salvésen vollkommen fest. Der norwegische Seeleuterverband ersuchte um die Mitwirkung des englischen Seeleuterverbandes mit dem Ergebnis, dass mehrere Konferenzen zwischen den beiden Verbänden stattfanden, wobei ein Vertreter der I.T.F. zugegen war. Schliesslich wurden am 18. September 1937 in London die

Unterhandlungen unter den Auspizien der I.T.F. geführt; sie dauerten einen ganzen Tag und resultierten in dem Abschluss eines Übereinkommens. Wir machten die Anregung, dass in Zukunft rechtzeitig Schritte unternommen würden, um Reibungen zu vermeiden und gleichzeitige Unterhandlungen zwischen den britischen und norwegischen Walfangreedern einerseits und den britischen und norwegischen Gewerkschaften andererseits in die Wege zu leiten, um zu versuchen, zum Abschluss eines kombinierten Kollektivvertrages zu kommen. Es hat den Anschein, dass dies im Jahre 1938 erreicht werden wird.

### *Seeleutestreik in Amerika*

Angesichts der Kompliziertheit dieses Streiks traten wir mit mehreren angeschlossenen Organisationen in Briefwechsel über die Frage von Sympathie-Aktionen, die zugunsten der Streikenden in mehreren Ländern unternommen worden waren. Diese Kundgebungen hatten jedoch die Missbilligung der International Seamen's Union of America und der International Longshoremen's Association of America hervorgerufen.

Anfang Dezember ersuchte uns der letztgenannte Verband telegraphisch, dafür zu sorgen, dass die Sympathie-Aktionen beendet würden. Es war für die I.T.F. sehr schwer, in dieser Angelegenheit etwas zu unternehmen, da ja die amerikanischen Organisationen nicht der I.T.F. angeschlossen waren und sich nicht einmal der Mühe unterzogen hatten, uns über die Sachlage zu informieren. Überdies hatte die I.T.F. überhaupt keine Anweisungen erteilt, sodass es nichts zu widerrufen gab. Unter diesen Umständen hielten wir dafür, dass die angeschlossenen Verbände autonom und berechtigt wären, Aktionen zu unternehmen, welche sie für zweckmässig hielten.

Wir veröffentlichten unparteiisch gehaltene Artikel und Berichte über den Streik in unserem Pressebericht.

### *Streik der norwegischen Steuerleute*

Der Kampf der norwegischen Deckoffiziere, bei dem die I.T.F. um Unterstützung ersucht worden war, hatte ein sehr günstiges Resultat. Neben einer 16%igen Heuererhöhung wurde die Anerkennung des Verbandes gewährleistet. Diese Anerkennung war zwanzig Jahre hindurch abgelehnt worden.

Der norwegische Verband wusste die ihm von anderen Verbänden zuteil gewordene Unterstützung sehr zu schätzen.



## *Kampf der finnischen Seeleute*

Der finnische Seeleuteverband hatte in Übereinstimmung mit der Gewerkschaftszentrale beschlossen, im Hinblick auf die Weigerung der Reeder, eine grössere Heuererhöhung zu bewilligen, einen Streik auszurufen. Es wurde bekannt gemacht, dass alle Verträge zum 1. September 1937 gekündigt würden, worauf der Streik am 8. beginnen sollte. Als dann aber am 31. August im Beisein des staatlichen Schlichters ein letzter Versuch zu einer Beilegung gemacht wurde, kam man zu einer Einigung und wurde eine wesentliche Heuererhöhung zugestanden. Die getroffenen Massnahmen zur Unterstützung der finnischen Seeleute konnten deshalb wieder rückgängig gemacht werden.

## **Von der I.T.F. einberufene Konferenzen**

*Paris, 13. März 1935*

Sitzung von Vertretern der I.T.F. zusammen mit denen des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere zwecks Beratung über die auf der am nächsten Tage stattfindenden Sitzung der Joint Maritime Commission einzunehmende Haltung.

*Genf, 22. und 23. November 1935*

Diese Sitzung wurde vor der Vorbereitenden Seeleutekonferenz des I.A.A. abgehalten. Auch hieran nahmen Vertreter des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere teil.

Bezüglich der Forderungen der Seeleute hinsichtlich der Frage der Arbeitszeit an Bord und der Besatzungsstärke, wofür die Konferenz einberufen worden war, wurde vollständige Übereinstimmung erzielt. Ein besonderes Komitee für die Frage der Besatzung unter Vorsitz des Kollegen G. Reed vom englischen Seeleuteverband hatte ein Forderungsprogramm aufgestellt.

*Genf, 1. und 2. Oktober 1936*

Eine gemeinsame Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute wurde am 1. und 2. Oktober 1936 in Genf abgehalten. Zugewesen waren Vertreter aus Grossbritannien, Holland, Schweden, Dänemark, Norwegen, Japan, Frankreich und Belgien, sowie von der A.I.O.M. Auf dieser Konferenz wurde ein vom Sekretariat der I.T.F. erstatteter Bericht über die Verwendung kleiner Motorschiffe in der Küstenschifffahrt behandelt. Die Konferenz beschloss, die Erhebungen fortzusetzen und errichtete ein Komitee, bestehend

aus Vertretern der daran am meisten interessierten Länder und der zwei Internationalen, die sich mit dieser Frage eingehend zu befassen hatten. Ferner wurde beschlossen, der Internationalen Maritimen Arbeitskonferenz einen Resolutionsentwurf betreffend Sicherheitseinrichtungen und Logisverhältnisse vorzulegen. Zum Schluss wurde die Frage besprochen, in welcher Form die spanischen Arbeiter von den Organisationen der Hafenarbeiter und Seeleute unterstützt werden könnten.

*Genf, 3. und 4. Oktober 1936*

Diese Konferenz wurde am Vorabend der Eröffnung der Maritimen Konferenz der Internationalen Arbeitskonferenz abgehalten. Hierbei wurde die von der Arbeitergruppe einzunehmende Haltung in bezug auf die verschiedenen Punkte der Tagesordnung auf der Maritimen Konferenz besprochen. Die längste Zeit nahm die Diskussion über die Konvention betr. der Arbeitszeit an Bord und der Besatzungsstärke in Anspruch. Schliesslich wurde entschieden, die Forderung der Achtstundentages und der 48-Stundenwoche sowohl auf See wie im Hafen aufrecht zu erhalten, auf eine radikale Herabsetzung der Minimum-Tonnage für das Deckpersonal und die Einbeziehung der Küstenschiffahrt zu dringen und darauf zu bestehen, dass die Offiziere mit einbegriffen werden.

Hinsichtlich des bezahlten Urlaubs wurde beschlossen, eine Regelung auf der Grundlage des französischen Systems vorzuschlagen.

*Genf, 5. Oktober 1936*

Diese Sitzung wurde zusammen mit der A.I.O.M. abgehalten. Sie hatte den Zweck, sich auf einen gemeinsamen Standpunkt zu einigen. Eine solche Einigung kam auch bald zustande und die Schiffsoffiziere waren über den Entscheid der Seeleutesektion, sie zu unterstützen und ihre Einbeziehung in ein und dasselbe Überkommen mit den Seeleuten zu fordern, sehr befriedigt.

*Amsterdam, 28. Januar 1937*

Sitzung der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter, einberufen auf Wunsch der skandinavischen Seeleuterverbände zwecks Besprechung der Möglichkeit eines Embargos auf die Zufuhren für die Rebellen gemäss dem Beschluss des I.G.B. und zwecks Erwägung der sich hieraus für die Verbände evtl. ergebenden Schwierigkeiten. Folgende Verbände waren vertreten: der englische Seeleuterverband, der dänische Matrosenverband, der dänische

Heizerverband, der norwegische Seeleuteverband, der norwegische Transportarbeiterverband, der schwedische Seeleuteverband, die französische Hafentarbeiter-Föderation, der belgische Transportarbeiterverband und der holländische Transportarbeiterverband.

Es wurde nachstehende Resolution angenommen:

„Die gemeinsame Sitzung der Seeleute- und Hafentarbeiterverbände spricht ihre Anerkennung allen der I.T.F. angeschlossenen Verbänden aus, welche bis jetzt die Resolution des I.G.B. und der S.A.I. vom 25. Oktober 1936, alle Transporte nach spanischen Rebellenhäfen zu boykottieren, durchführten; sie ersucht die Verbände, die Aktion fortzusetzen und bittet, ein Protokoll dieser Sitzung allen angeschlossenen Organisationen zu übersenden und bei dem I.G.B. und der S.A.I. zwecks moralischer und materieller Unterstützung der Verbände, die die obenerwähnte Resolution ausführen, vorstellig zu werden.“

*Paris, 20. und 21. September 1937*

Diese Konferenz war ebenfalls auf Wunsch der skandinavischen Seeleuteverbände einberufen worden. Folgende Organisationen waren vertreten: der dänische Matrosenverband, der dänische Heizerverband, der dänische Verband des Bedienungspersonals, der finnische Seeleuteverband, der belgische Transportarbeiterverband, die französische Seeleute-Föderation, der schwedische Seeleuteverband, der englische Seeleuteverband, der norwegische Seeleuteverband, der holländische Transportarbeiterverband, die spanische Seeleute-Föderation, die deutsche illegale Seeleute-Gruppe der I.T.F., der norwegische Verband der Steuerleute und eine Delegation des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere.

Ein Protokoll dieser Konferenz wurde im Pressebericht No. 20 vom 27. September 1937 aufgenommen.

Die Resolution über Spanien und den Fernen Osten hat folgenden Wortlaut:

„Die Internationale Konferenz der Seeleute-Sektion der I.T.F., abgehalten am 20. und 21. September 1937 zu Paris im Gebäude des französischen Gewerkschaftsbundes, hat sich mit der besonderen Lage, in welcher sich die Seeleute infolge der Weltereignisse befinden, beschäftigt und spricht den Seeleuten verschiedener Länder für ihre Bemühungen, die sie früheren Beschlüssen der I.T.F. gemäss unternommen haben und noch unternehmen, um für spanische Rebellenhäfen bestimmte Transporte zu erschweren und zu verhindern, ihre Anerkennung aus;

sie bekräftigt diese Beschlüsse und bittet alle angeschlossenen

Seeleuterverbände dringend, sich auch weiterhin allen Angreifern in Europa und im Fernen Osten zu widersetzen.“

Auf der Pariser Seeleutetagung rief der Vertreter des spanischen Seeleuterverbandes zur Unterstützung der Witwen und Waisen spanischer Seeleute auf, die im Kriege zu Land und zu Wasser ihr Leben liessen. Die anwesenden Delegierten machten daraufhin einige Bestellungen auf Unterstützungsmarken. Für 1937 gingen folgende Beträge ein:

Norwegische Steuerleute . . . . .	fl. 111,98
Norwegische Seeleute . . . . .	„ 179,90
Schwedische Seeleute . . . . .	„ 462,—
Dänische Heizer . . . . .	„ 100,—
Finnische Seeleute . . . . .	„ 197,70
Deutsche Seeleute . . . . .	„ 36,90
	<hr/>
	fl. 1088,48

#### *Amsterdam, 17. bis 19. November 1937*

Der Konferenz wohnten Delegierte aus Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Norwegen, Polen und Schweden sowie eine zahlreiche Delegation des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere bei. Es wurde besprochen, welche Schritte unternommen werden sollen, um die Ratifizierung der auf der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen Konventionen zu erwirken. Man beschloss, die angeschlossenen Organisationen zu bitten, zur Bestreitung der mit der Aktion verbundenen Kosten einen grösseren Betrag zu entrichten.

Des weiteren wurde ein internationales Forderungsprogramm für die Küstenschifffahrt angenommen und über die Hilfe für die verfassungsmässige spanische Regierung und für das chinesische Volk diskutiert.

Zum Schluss wurde ein Bericht über die Fischerei behandelt und beschlossen, das Exekutivkomitee um die Einberufung einer besonderen Fischerei-Konferenz zu ersuchen.

### Konferenzen des Internationalen Arbeitsamtes

#### *Joint Maritime Commission, Paris, 14. März 1935*

Nach einem Briefwechsel und Rücksprache mit einem Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes im Büro der I.T.F., der am 22. Februar eine Sitzung der Sekretäre der I.T.F. und des Internationalen Bundes der Schiffsoffiziere mit dem Direktor des Arbeitsamtes in Genf folgte, fand am 14. März 1935 in Paris eine Sitzung der Joint

Maritime Commission statt. Auf dieser Sitzung wurde ein Resolution angenommen, worin der Verwaltungsrat gebeten wird, eine dreiteilige technische Konferenz vor Ende des Jahres 1935 vorzubereiten. Es sollte über die Frage der Arbeitszeit auf See in Verbindung mit der der Bemannung beraten werden, des weiteren sollte die Frage des bezahlten Urlaubs für Seeleute einer erstmaligen Erwägung unterzogen werden.

Die Abhaltung dieser Sitzung und die Beschlussfassung bedeuteten einen Erfolg für die I.T.F. und die A.I.O.M. und eine Niederlage der Reeder, der Unternehmer und einiger Regierungen, die einer Regelung der Arbeitszeit der Seeleute aus dem Wege gehen wollten.

#### *Vorbereitende Seeleutekonferenz, Genf, 25. November bis 6. Dezember 1935*

Nach allem, was über diese Konferenz geschrieben wurde — die Verbände besitzen einen ausführlichen Bericht — sei nur die Tatsache erwähnt, dass die Konferenz stattfand.

#### *Internationale Maritime Arbeitskonferenzen, Oktober 1936, Genf*

Obleich diese Konferenzen die Seeleute und Schiffsoffiziere nicht völlig zufriedenstellten, hätten die Resultate kaum bessere sein können. Tatsächlich ging man über die vom I.A.A. vorbereiteten Entwürfe bezüglich Arbeitszeit und Bemannung, sowie des bezahlten Urlaubs hinaus, was selten vorkommt. Die Arbeitszeit auf See ist auf 8 Stunden pro Tag und 56 Stunden pro Woche festgesetzt, ohne Extra-Stunden, wie sie im Entwurf vorgesehen waren. Die Offiziere sind mit einbegriffen, jedoch die Funker konnten sich leider nicht durchsetzen. In bezug auf die Minimum-Tonnage und die Küstenschifffahrt waren die Seeleute weniger erfolgreich, obgleich im Entwurf einige Verbesserungen angebracht wurden. Andererseits wurde bezüglich dieser Schiffe eine Empfehlung angenommen, wiewohl eine Empfehlung natürlich nicht viel besagt. In bezug auf den bezahlten Urlaub wurde für die unteren Chargen die Anzahl Tage von 6 auf 9 erhöht, ohne dass das französische System angenommen wurde, wie es von der Seeleutegruppe vorgeschlagen worden war. Die anderen angenommenen Konventionen bezogen sich auf:

1. Mindestanfordernisse betreffend die berufliche Befähigung der Kapitäne und Offiziere auf Handelsschiffen;
2. Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Seeleuten;

3. Krankenversicherung für Seeleute;
4. Förderung der Wohlfahrt der Seeleute in den Häfen (dies war eine Empfehlung);
5. Mindestalter für die Zulassung der Beschäftigung von Jugendlichen auf See.

Schliesslich wurden Resolutionen in bezug auf folgende Punkte angenommen:

1. Unfallentschädigung und Arbeitslosenversicherung;
2. gleiche Behandlung von eigenen und ausländischen Seeleuten;
4. das „Contractor-System“ bei der Anmusterung;
5. die Unterbringung der Besatzungen auf Frachtschiffen;
6. Angaben über die Heuern der Seeleute.

Allen denen, die sich um die Erzielung dieser Resultate so verdient gemacht haben, muss Anerkennung gezollt werden; besonderen Dank gebührt Koll. Bevin vom englischen Transportarbeiterverband, der an den Diskussionen einen hervorragenden Anteil nahm und in nicht geringem Masse zu der Wertschätzung, welcher sich die Seeleutegruppe auf der Konferenz erfreute, beitrug.

### Zusammenarbeit mit dem Internationalen Bund der Schiffsoffiziere

Wie aus den vorhergehenden Seiten ersichtlich, erfolgte zwischen der Internationale der Schiffsoffiziere und uns eine regelmässige und enge Zusammenarbeit. Wir glauben sagen zu können, dass diese Zusammenarbeit für beide Teile nutzbringend gewesen ist.

Während die A.I.O.M. zu unseren Sektionssitzungen eingeladen wurde und an ihnen teilnahm, entsandte die I.T.F. Vertreter zu den Konferenzen jener. Die letzteren fanden statt am 22. und 23. November 1935 in Genf (Vertreter E. Fimmen), am 3. und 4. Oktober 1936 in Genf (Vertreter E. Fimmen) und vom 16. bis 18. September 1937 in Paris (Vertreter E. Ehlers und E. Fimmen).

### Verschiedenes

#### Die I.S.H.

Von dieser Internationale hat man während der Berichtsperiode wenig gehört. Im Juni 1935 wurde ein Aufruf an das I.T.F.-Sekretariat veröffentlicht, ein Vorschlag einer gemeinsamen antifaschistischen Aktion. Die Unaufrichtigkeit dieser Massnahme ging aus der Tatsache hervor, dass der Aufruf den der I.T.F. angeschlossenen Verbänden zugesandt worden war, nicht aber der

I.T.F. selbst. Selbstverständlich hat keine der angeschlossenen Organisationen darauf geantwortet. Der Aufruf wurde dem Sekretariat der I.T.F. von verschiedenen Seiten zugeschickt mit der Bemerkung, dass man nicht zu antworten beabsichtige. Im Juni 1936 kamen wir dahinter, dass die I.S.H. noch stets ein Informations-Bulletin veröffentlichte. Laut der Titelseite wurde es von Tillon, Paris herausgegeben. Im Laufe des Jahres 1937 hörten wir dann, dass die Herausgabe dieses Blattes eingestellt worden war und 1938 wurden die Büros der I.S.H. endgültig geschlossen.

#### *Vertretung auf der Konferenz für Gesundheit und Wohlfahrt der Seeleute*

J. Henson vertrat die I.T.F. auf dieser Konferenz, welche in Genf vor der Eröffnung der Maritimen Arbeitskonferenz 1936 abgehalten wurde.

#### Publikationen und Auskünfte

In den Presseberichten haben wir die angeschlossenen Organisationen regelmässig über Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute und Fischer in den verschiedenen Ländern informiert. Wir übertreiben nicht, wenn wir sagen, dass unser Informationsdienst in dieser Hinsicht der schnellste ist. Des weiteren publizierten wir mehrere Artikel über Seefahrtsfragen. Im grossen Ganzen benutzen die Herausgeber der von den angeschlossenen Organisationen veröffentlichten Zeitschriften unsere Nachrichten regelmässig. „The American Seamen's Journal“, das von einem nicht angeschlossenen Verband herausgegeben wird, druckte des öfteren jede Einzelheit des Presseberichtes ab, fast immer ohne Quellenangabe.

Wie bereits erwähnt wurden zwei ausführliche Berichte über die Verwendung kleiner Motorschiffe herausgegeben. Weiter veröffentlichten wir regelmässig Aufstellungen über Heuern in der Landes- und der englischen Währung. Schliesslich erhielten und beantworteten wir eine Anzahl Fragen von verschiedenen Verbänden und anderen, worüber wir nachstehend eine Aufstellung folgen lassen:

1. Subsidien für die Schifffahrt-(an den englischen Seeleuteverband).
2. Seeleuteheuern in den wichtigsten Schifffahrt treibenden Ländern (Norwegischer Seeleuteverband).
3. Seeleuteheuern, Besatzungsstärke und Arbeitsbedingungen auf grossen Fährbooten (Argentinische Seeleute-Föderation).

4. Am 1. Januar 1935 geltende Seeleuteheuern von neun Ländern, verglichen mit denen des Jahres 1930 (Holländischer Transportarbeiterverband).
5. Gehälter der Schiffsoffiziere in Australien (Internationaler Bund der Schiffsoffiziere).
6. Unfallversicherung für Seeleute in verschiedenen Ländern (Englischer Seeleuteverband).
7. Bemannungsskala für Offiziere in verschiedenen Ländern (Englischer Seeleuteverband).
8. Angaben über die Lage der Seeleute in Deutschland und Italien (Englischer Seeleuteverband).
9. Seeleuteheuern in verschiedenen Ländern (International Seamen's Union of America).
10. Kollektivverträge für Seeleute (Estnischer Seeleuteverband).
11. Vorschläge des englischen Seeleuteverbandes betreffend Bemannungsskala und Arbeitszeit auf Schiffen (an die angeschlossenen Seeleuteverbände in verschiedenen Sprachen).
12. Forderungen der amerikanischen Schiffsoffiziere (Internationaler Bund der Schiffsoffiziere).
13. Vollständige Bemannungsskala zweier grosser französischer Passagierschiffe (Englischer Seeleuteverband).
14. Gesetzgebung betr. Besatzungsstärke in einer Anzahl Länder (Verband des Bedienungspersonals von Barcelona).
15. Angaben über die time-charter-Frachten zwischen dem Bristol Kanal und anderen Ländern (Estnischer Seeleuteverband).
16. Seeleuteheuern in verschiedenen Ländern (Estnischer Seeleuteverband).
17. Pflichten und Rechtslage der Funker (Norwegischer Seeleuteverband).
18. Dänische Gesetzgebung in bezug auf die Heimschaffung von Seeleuten (Englischer Seeleuteverband).
19. Schutz der Seeleute bei Krankheit (Palästinischer Seeleuteverband).
20. Angaben über die Lage der Seefischer (Belgischer Transportarbeiterverband).
21. Seeleuteheuern in den verschiedenen Ländern (Englischer Seeleuteverband).
22. Arbeitsverhältnisse der Seeleute beim jugoslawischen Lloyd (C. Jarman vom englischen Seeleuteverband).
23. Holländische Seefischerei (Dr. Gurewitsch von der palästinischen Jugendbewegung).



24. Arbeitsbedingungen der Trawlerfischer in verschiedenen Ländern. (Holländischer Transportarbeiterverband).
25. Arbeitszeitregelung der britischen Seeleute (Holländischer Transportarbeiterverband).
26. Ernennung von Stellvertretern für die Joint Maritime Commission (Kanadischer Verband der Schiffingenieure).
27. Spanische Seemannsordnung (an Rechtsanwalt Gomperts, Amsterdam).
28. Reisezuschuss für britische Seeleute, die in andern Häfen abmustern als in dem der Anmusterung (Holländischer Verband der Deckoffiziere).
29. Arbeitsbedingungen der belgischen Trawlerfischer (Holländischer Transportarbeiterverband).
30. Sozialversicherung in Polen mit Bezug auf die Hochseefischerei (Holländischer Transportarbeiterverband).
31. Kriegsrisikovergütung für Seeleute (Englischer Seeleuteverband).



# Gewinn- und Verlustrechnungen über die Jahre 1935, 1936 und 1937

INNÄHMEN

AUSGABEN

Posten	1935			1936			1937		
	holl. Gulden			holl. Gulden			holl. Gulden		
Beiträge . . . . .	105,032.57	108,653.78	128,406.17						
Zinsen . . . . .	414.44	284.33	527.21						
Kursgewinne . . . . .	—	5,711.94	3,326.48						
<b>Posten</b>									
Unterhaltskosten des Anwesens der I.T.F. . . . .	3,282.50	2,983.23	6,137.39						
Mobiliar . . . . .	1,435.42	1,290.64	3,732.14						
Bibliothek . . . . .	271.68	284.62	438.08						
Sitzungen . . . . .	3,755.28	3,629.94	4,706.17						
Sonderkonferenzen . . . . .	3,084.33	4,214.89	2,317.34						
Propaganda, Aktionen und Delegationen . . . . .	4,015.24	5,640.46	5,642.32						
Büro-Bedarfsartikel . . . . .	745,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	946.34	1,033.52						
Porti, Telegramme und Fernsprecher . . . . .	2,433.95	2,323.56	2,545.01 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>						
Büro-Unterhalt und diverse Unkosten . . . . .	5,436.61	5,311.39	5,047.47						
Verschiedene Veröffentlichungen . . . . .	6,791.51	8,050.12	11,238.79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>						
Reserve Veröffentlichungen . . . . .	—	—	2,000.—						
Reserve Kongress . . . . .	1,000.—	2,000.—	3,000.—						
Abschreibung Darlehen . . . . .	—	—	—						
Abschreibung Abzeichen und Fahnen . . . . .	945.92	—	399.57						
Kursverluste . . . . .	863.76	—	—						
Gehälter . . . . .	66,635.58	65,455.56	67,745.60						
Überweisung an den Unterstützungsfonds . . . . .	4,000.—	6,000.—	7,000.—						
Überweisung an den Pionierfonds . . . . .	—	—	2,000.—						
Verschiedenes . . . . .	—	266.91	3,172.89						
Überschuss . . . . .	749,75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6,252.39	4,103.56 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>						
<b>Summe</b>	<b>105,447.01</b>	<b>114,650.05</b>	<b>132,259.86</b>						

KKIIIV

DISPOSITIO ANNO 1937 1030

# Bilanzen am 31. Dezember der Jahre 1935, 1936 und 1937

10244101 11402002 13532030 10244102 11402002 13532030

AKTIVA

Posten	1935			1936			1937		
	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden	holl. Gulden
Kassenbestand und Banken	21,493.49 <sup>1/2</sup>	93,922.13 <sup>1/2</sup>	93,256.77 <sup>1/2</sup>						
Effekten	4,635.—	3,735.—	2,400.—						
Mobilien	5,000.—	5,000.—	3,000.—						
Bibliothek	1.—	1.—	1.—						
Anwesen, Vondelstr. 61,									
Amsterdam	32,000.—	30,000.—	25,000.—						
Abzeichen und Fahnen	500.—	480.—	500.—						
Hypothek	50,000.—	50,000.—	50,000.—						
Hypothekenzinsen	5,486.80	7,486.80	9,486.80						
Ausstehende Beiträge	5,997.91	6,000.—	4,000.—						
Diverse Forderungen und									
Vorräte	2,174.67	2,517.51	469.36						
Darlehensfonds	—	38,200.10	38,200.10						
Darlehen	1,756.95	1,984.90	1,810.30						
Zusammen	129,045.82 <sup>1/2</sup>	239,327.44 <sup>1/2</sup>	228,124.33 <sup>1/2</sup>	129,045.82 <sup>1/2</sup>	239,327.44 <sup>1/2</sup>	228,124.33 <sup>1/2</sup>	129,045.82 <sup>1/2</sup>	239,327.44 <sup>1/2</sup>	228,124.33 <sup>1/2</sup>

1) Der auf neue Rechnung übertragene Überschuss am 31. Dezember 1934 betrug hfl. 5,692.64<sup>1/2</sup>.

## Bericht der Revisionskommission über das Jahr 1935

Hiermit erklären die Unterzeichneten, dass sie die Bücher und Belege der I.T.F. während des Jahres 1935 kontrolliert und in Ordnung befunden haben. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich ein Brutto-Überschuss von hfl. 10.348,64½. Nach grösseren Abschreibungen auf das Haus, das Mobiliar, Forderungen und Vorräte verbleibt ein Netto-Überschuss von hfl. 4.749,75½, wovon hfl. 4.000,— einem Reservefonds für besondere Zwecke überwiesen wurden, während der Rest auf neue Rechnung vortragen wurde. Zusammen mit dem Überschuss aus dem Jahre 1934 beginnt die Jahresabrechnung für 1936 daher mit einem Habensaldo von hfl. 6.422,40.

Die noch ausstehenden Beiträge geben, mit Ausnahme dessen, was darüber im Bericht des Sekretariats an den Generalrat gesagt wurde, keinen Anlass zu besonderen Bemerkungen.

Die Revisionskommission:

H. VAN DUGTEREN, Kassierer  
des Holländischen Transportarbeiter-  
verbandes.

F. P. A. LANDSKROON, Kassierer  
des Holländischen Verbandes des Eisen-  
bahn- und Strassenbahnpersonals.

Amsterdam, 11. Februar 1936.

Amsterdam, den 12. Februar 1937.

Bericht der Bücherrevisoren über das Geschäftsjahr  
1. Januar 1936 bis 31. Dezember 1936

Die Zusammensetzung der Revisionskommission hat eine Änderung erfahren. Da H. van Dugteren zum Kassierer des Niederländischen Gewerkschaftsbundes gewählt wurde, gab er seine Stellung beim Holländischen Transportarbeiterverband auf. Der Vorstand dieser Organisation ernannte darauf den neuen Kassierer Th. Smeding als Stellvertreter für H. v. Dugteren.

Die Bilanz der I.T.F. schloss am 31. Dezember 1935 mit einem Haben-Saldo in Höhe von f 79588.31½. Wir geben diese Bilanz hiermit wieder:

Aktiva		Passiva	
Kasse und Banken . . . . .	f 21,493.49½	Allg. Unterstützungsfonds f	2,642.31
Effekten . . . . .	4,635.—	Streikfonds . . . . .	3,424.98
Mobiliar . . . . .	5,000.—	Vorausgezahlte Beiträge ..	448.90
Bibliothek . . . . .	1.—	Unbezahlte Rechnungen ..	7,192.—
Anwesen Vondelstr. 61.		Reserve für Hypothek	
Amsterdam . . . . .	32,000.—	und Hypothekenzinsen ..	25,306.92
Fahnen und Abzeichen . . .	500.—	Reserve für besondere	
Ausstehende Beiträge . . .	5,997.91	Zwecke . . . . .	4,000.—
Darlehen . . . . .	1,756.95	Überschuss 1935 . . . . .	6,442.40
Hypothek . . . . .	50,000.—	Kapital . . . . .	79,588.31½
Hypothekenzinsen . . . . .	5,486.80		
Forderungen u. Vorräte . . .	2,174.67		
	<u>f 129,045.82½</u>		<u>f 129,045.82½</u>

Die im Geschäftsjahr 1936 entstandenen Verluste und Gewinne gehen, soweit es sich um Posten handelt, welche im Voranschlag enthalten waren, den der Generalrat in seiner im Februar 1936 abgehaltenen Sitzung genehmigt hat, aus nachfolgender Rechnung hervor:

Verlust- und Gewinnrechnung für das Jahr 1936

	Ausgaben	Einnahmen	Saldo	Verlust	Voranschlag
Unterhaltskosten des Anwesens	f 983.23	f —	f 983.23	f 1,000.—	
Abschr. Anwesen . . . . .	2,000.—	.. —	.. 2,000.—	.. 1,000.—	
„ Mobiliar . . . . .	1,340.64	.. 50.—	.. 1,290.64	.. 1,000.—	
„ Bibliothek . . . . .	284.62	.. —	.. 284.62	.. 300.—	
Bürobedarfsartikel . . . . .	984.34	.. 2.—	.. 946.34	.. 1,000.—	
Büro-Unterhalt u. diverse Unkosten	5,383.39	.. 72.—	.. 5,311.39	.. 5,500.—	
Publikationen . . . . .	8,771.64	.. 721.64	.. 8,050.12	.. 8,000.—	
Porti, Telegramme, Fernsprecher	2,323.56	.. —	.. 2,323.56	.. 2,500.—	
Sitzungen Ausschuss . . . . .	119.05	.. —	.. 119.05	.. 200.—	
„ Generalrat . . . . .	1,852.35	.. 90.—	.. 1,762.35	.. 2,000.—	
„ Exekutivk. . . . .	1,748.54	.. —	.. 1,748.54	.. 1,800.—	
Sonderkonferenzen . . . . .	4,214.89	.. —	.. 4,214.89	.. 3,000.—	
Prop., Akt. u. Del. . . . .	5,660.06	.. 19.60	.. 5,640.46	.. 4,000.—	
Gehälter . . . . .	68,473.22	.. 3,017.66	.. 65,455.56	.. 66,500.—	
Unvorhergesehenes . . . . .	1,085.80	.. 818.89	.. 266.91	.. 1,000.—	
Reserve Kongress . . . . .	2,000.—	.. —	.. 2,000.—	.. 2,000.—	
Überschuss . . . . .	12,252.—	.. —	.. 12,252.39	.. 4,450.—	

	Einnahmen	Ausgaben	Saldo	Gewinn	Voranschlag
Zinsen . . . . .	f 284.33	f —	f 284.33	f 250.—	—
Kursgewinne . . . . .	6.611.94	900.—	5.711.94	—	—
Beiträge . . . . .	108.653.78	—	108.653.78	105.000.—	—
	f 115.550.05	f 900.—	f 114.650.05	f 105.250.—	—

Was die Posten anbetrifft, die auf der Gewinn- und Verlustrechnung nicht vorkommen, da sie nur mit Änderungen der Aktiva und Passiva verbunden sind, sei auf die nachfolgende Übersicht verwiesen:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss	Manko
Allg. Unterst.fonds . . . . .	f 36.262.45	f 34.150.02	f 2.112.43	f —
Abzeichen . . . . .	20.—	—	20.—	—
Streikfonds . . . . .	—	195.15	—	195.15
Darlehen . . . . .	1.099.83	1.327.78	—	227.94
Darlehensfonds . . . . .	95.936.77	38.200.10	57.736.67	—
Reisevorschüsse . . . . .	3.380.43	3.381.03	—	0.60
Erhalten für Dritte . . . . .	431.10	—	431.10	—
Eingezahlt in Unterstützungsfonds . . . . .	—	5.000.—	—	5.000.—
Debitoren . . . . .	1.780.—	1.341.48	438.52	—

Anhand dieser Übersicht ist es möglich, die Änderungen in den verschiedenen Bilanzposten festzustellen.

Die Bilanz am 31 December 1936 ergibt das nachfolgende Bild:

Kasse und Banken . . . . .	f 93,922.13½	Allg. Unterstützungsfonds f	4,754.74
Effekten . . . . .	3,735.—	Streikfonds . . . . .	3,229.83
Mobilien . . . . .	5,000.—	Vorausgezahlte Beiträge . . . . .	17.08
Bibliothek . . . . .	1.—	Unbezahlte Rechnungen . . . . .	8,799.—
Anwesen Vondelstr. 61, Amsterdam . . . . .	30,000.—	Reserve für Hypothek und Hypothekenzinsen . . . . .	27,306.92
Fahnen und Abzeichen . . . . .	480.—	Darlehensfonds . . . . .	95,936.77
Ausstehende Beiträge . . . . .	6,000.—	Reserve Kongress . . . . .	2,000.—
Darlehen . . . . .	1,984.90	Reserve 1935 . . . . .	5,442.40
Hypothek . . . . .	50,000.—	Überschuss 1936 (zur Verteilung) . . . . .	12,252.39
Hypothekenzinsen . . . . .	7,486.80	Kapital . . . . .	79,588.31½
Vorräte u. Forderungen . . . . .	2,517.51		
Darlehensfonds . . . . .	38,200.10		
	f 239,327.44½		f 239,327.44½

Ferner verweisen wir auf die Beilagen zum Rechenschaftsbericht.

Die Revisionskommission hat die Bücher (Kassa-Bücher, Bankbuch, Tagebuch und Hauptbuch) vollständig kontrolliert. Ihr sind alle Belege vorgelegt worden. Für alle Ausgaben und Einnahmen waren Belege vorhanden und soweit nötig hat die Kommission die von ihr verlangten Auskünfte bekommen. Die Additionen waren fehlerlos.

Die Revisionskommission kann Ihnen dann auch vorschlagen, dem Sekretariat für die Verwaltung der Geldmittel Entlastung zu erteilen.

Gezeichnet: F. P. A. LANDSKROON, Kassierer des Holländischen Eisenbahner- und Strassenbahnverbandes.

Th. SMEDING, Kassierer des Hol-

## Verlust- und Gewinnrechnung für das Jahr 1936

	<i>Ausgaben</i>	<i>Voranschlag</i>		<i>Einnahmen</i>	<i>Voranschlag</i>
Erhaltungskosten des Anwesens	f 983.23	f 1,000.—	Zinsen	f 284.33	f 250.—
chr. Anwesen	" 2,000.—	" 1,000.—	Kursgewinne	" 5,711.94	" —
Mobilier	" 1,290.64	" 1,000.—	Beiträge	" 108,653.78	" 105,000.—
Bibliothek	" 284.62	" 300.—			
Bedarfsartikel	" 946.34	" 1,000.—			
Unterhaltungskosten					
diverse Unkosten	" 5,311.39	" 5,500.—			
Publikationen	" 8,050.12	" 8,000.—			
Tel., Telegr., Fernspr.	" 2,323.56	" 2,500.—			
Kongress Ausschuss	" 119.05	" 200.—			
Generalrat	" 1,762.35	" 2,000.—			
Exekutivk.	" 1,748.54	" 1,800.—			
Konferenzen	" 4,214.89	" 3,000.—			
Aktionen und Delegationen	" 5,640.46	" 4,000.—			
Möblier	" 65,455.56	" 66,500.—			
Vorhergesehenes	" 266.91	" 1,000.—			
Kongress	" 2,000.—	" 2,000.—			
Schuss	" 12,252.30	" 4,450.—			
	f 114,650.05	f 105,250.—		f 114,650.05	f 105,250.—

### Vorschlag zur Verteilung des Nettoüberschusses:

Überweisung an den Allg. Unterstützungsfonds f 5,000.—  
 „ an die Reserve „ 7,252.39

### Bilanz am 31. Dezember 1936

<i>Aktiva</i>		<i>Passiva</i>	
Kasse und Banken	f 93,922.13½	Allg. Unterstützungsfonds	f 4,754.74
Effekten	" 3,735.—	Streikfonds	" 3,229.83
Mobilier	" 5,000.—	Vorausgezahlte Beiträge	" 17.08
Bibliothek	" 1.—	Unbezahlte Rechnungen	" 8,799.—
Anwesen Vondelstr. 61. Amsterdam	" 30,000.—	Reserve für Hypothek und Hypothekenzinsen	" 27,306.92
Fahnen und Abzeichen	" 480.—	Darlehensfonds	" 95,936.77
Ausstehende Beiträge	" 6,000.—	Reserve Kongress	" 2,000.—
Darlehen	" 1,984.90	Reserve 1935	" 5,442.40
Hypothek	" 50,000.—	Überschuss 1936 (zur Verteilung)	" 12,252.39
Hypothekenzinsen	" 7,486.80	Kapital	" 79,588.31½
Vorräte u. Forderungen	" 2,517.51		
Darlehensfonds	" 38,200.10		
	f 239,327.44½		f 239,327.44½

## Bericht der Revisionskommission über das Jahr 1937

Unterzeichnete Revisionskommission hat die Bücher der I.T.F. über das Geschäftsjahr 1937 vollständig geprüft und hat dabei folgende Feststellungen gemacht:

Die Bilanzrechnung der I.T.F. per 31. Dezember 1936 schloss, wie aus dem vorigen Bericht ersichtlich, mit einem Habensaldo von hfl. 79.588,31½ ab. Sie ergibt unter Berücksichtigung der Überweisung von fl. 5.000.— an den Unterstützungsfonds folgendes Bild:

### Bilanz vom 31. Dezember 1936

<i>Aktiva</i>		<i>Passiva</i>	
Kassenbestand und Bankguthaben . . . . .	f 93,922.13½	Unterstützungsfonds . . . . .	f 9,754.74
Effekten . . . . .	3,735.—	Streikfonds . . . . .	3,229.83
Mobiliar . . . . .	5,000.—	Vorausgezählte Beiträge . . . . .	17.08
Bibliothek . . . . .	1.—	Kreditoren . . . . .	8,799.—
Haus Vondelstr. 61, Amsterdam . . . . .	30,000.—	Rückstellung f. Hypothek u. Hypothekenzinsen . . . . .	27,306.92
Abzeichen und Fahnen . . . . .	480.—	Darlehensfonds . . . . .	95,936.77
Ausstehende Beiträge . . . . .	6,000.—	Rückstellung Kongress . . . . .	2,000.—
Darlehen . . . . .	1,984.90	Reserven . . . . .	12,694.79
Hypothek . . . . .	50,000.—	Vermögensbestand . . . . .	79,588.31½
Ausstehender Hypothekenzins . . . . .	7,486.80		
Debitoren und Vorräte . . . . .	2,517.51		
Darlehensfonds . . . . .	38,200.10		
	f 239,327.44½		f 239,327.44½

Die Einnahmen und Ausgaben, die nicht ausschliesslich eine Kapitalverschiebung verursachen, ergeben für 1937 folgendes Bild:

### Einnahmen- und Ausgaben-Rechnung für 1937

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>	<i>Saldo</i>	<i>Voranschlag</i>
Unterhalt Haus . . . . .	1,137.39	—	1,137.39	1,000.—
Abschreibung Haus . . . . .	1,000.—	—	1,000.—	1,000.—
Mobiliar . . . . .	1,737.14	5.—	1,732.14	2,000.—
Bibliothek . . . . .	438.08	—	438.08	400.—
Bürobedarf . . . . .	1,033.52	—	1,033.52	1,250.—
Allg. Unkosten . . . . .	5,047.47	—	5,047.47	5,500.—
Veröffentlichungen . . . . .	11,852.15½	613.36	11,238.79½	10,000.—
Porti-, Telefon- und Telegrammgebühren . . . . .	2,545.01½	—	2,545.01½	2,500.—
Sitzungen . . . . .	4,706.17	—	4,706.17	6,000.—
Sonderkonferenzen . . . . .	2,451.49	134.15	2,317.34	3,000.—
Werbetätigkeit und Aktionen . . . . .	5,684.61	42.29	5,642.32	5,000.—
Gehälter . . . . .	70,684.31	2,938.71	67,745.60	68,000.—
Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	3,770.29	597.40	3,172.89	1,000.—
Überschuss . . . . .	24,503.13	—	24,503.13	13,550.—
	136,590.77	4,330.91	132,259.86	120,200.—
	<i>Einnahmen</i>	<i>Ausgaben</i>	<i>Saldo</i>	<i>Voranschlag</i>
Zins . . . . .	619.86	92.65	527.21	200.—
Kursgewinne . . . . .	5,115.62	1,789.14	3,326.48	—
Beiträge . . . . .	128,406.17	—	128,406.17	120,000.—
	134,141.65	1,881.79	132,259.86	120,200.—



Die folgenden Posten rühren von Einnahmen und Ausgaben her, die nur Kapitalverschiebungen für die I.T.F. und für die von ihr verwalteten Kassen im Gefolge haben:

	Einnahmen	Ausgaben	Plus- oder Minus- Differenz
Reisevorschüsse . . . . .	f 4,035.65	f 4,035.65	—
Darlehen . . . . .	„ 3,141.40	„ 2,966.60	+ 174.60
Abzeichen und Fahnen . . . . .	„ 28.33	„ 477.90	— 449.57
Darlehensfonds . . . . .	„ —	„ 52,938.57	— 52,938.57
Unterstützungsfonds . . . . .	„ 29,408.33	„ 9,446.42	+ 19,961.91
Hypothekenzins . . . . .	„ 2,000.—	„ 2,000.— <sup>1)</sup>	—
Debitoren . . . . .	„ 3,626.63	„ 1,578.48	— 2,048.15
Kreditoren . . . . .	„ —	„ 859.81	— 859.81

1) Reserviert.

Anhand dieser Angaben und der Beilagen zur Bilanz und der Verlust- und Gewinnrechnung ist es möglich, die Änderungen festzustellen, welche in den verschiedenen Bilanzposten vor sich gegangen sind.

Die Bilanz per 31. Dezember 1937 ergibt folgendes Bild:

Aktiva	Passiva
Kassenbestand und Bankguthaben . . . . .	Unterstützungsfonds . . . . .
Effekten . . . . .	Streikfonds . . . . .
Mobilien . . . . .	Vorausbezahlte Beiträge . . . . .
Bibliothek . . . . .	Kreditoren . . . . .
Anwesen Vondelstr. 61 . . . . .	Rückstellung f. Hypothek u. Hypothekenzinsen . . . . .
Amsterdam . . . . .	Darlehensfonds . . . . .
Abzeichen und Fahnen . . . . .	Rückstellung Kongress . . . . .
Ausstehende Beiträge . . . . .	Reserven . . . . .
Darlehen . . . . .	Nicht verteilter Überschuss 1937 . . . . .
Hypothek . . . . .	Vermögensbestand . . . . .
Hypothekenzins . . . . .	
Debitoren und Vorräte . . . . .	
Darlehensfonds . . . . .	
<b>f 234,523.90½</b>	<b>f 234,523.90½</b>

Das Sekretariat der I.T.F. schlägt folgende Aufteilung des Brutto-Überschusses vor, mit welchem Vorschlag wir einverstanden sind:

Überschreibung auf Konto „Unterstützungsfonds“ . . . . .	f 7,000.—
Überweisung an den „Pionierfonds“ . . . . .	„ 2,000.—
Extra-Abschreibung an Haus . . . . .	„ 4,000.—
„ „ Mobilien . . . . .	„ 2,000.—
Abschreibung an Abzeichen und Fahnen . . . . .	„ 399.57
Rückstellung für Kongress . . . . .	„ 3,000.—
„ „ Veröffentlichungen . . . . .	„ 2,000.—
Erhöhung des Vermögensbestandes . . . . .	„ 411.68½
Überschreibung auf Reserve-Konto . . . . .	„ 3,691.87½

Bei Annahme dieser Vorschläge durch das Exekutivkomitee würde die Bilanz per 31. Dezember 1937 folgendermassen aussehen:

<i>Aktiva</i>		<i>Passiva</i>
Kassenbestand und Bankguthaben . . . . .	f 93,256.77½	Unterstützungsfonds . . . . . f 36,716.65
Effekten . . . . .	„ 2,400.—	Streikfonds . . . . . „ 3,229.83
Mobiliar . . . . .	„ 3,000.—	Pionierfonds . . . . . „ 2,000.—
Bibliothek . . . . .	„ 1.—	Vorausgezählte Beiträge . . . . . „ 827.26
Anwesen Vondelstr. 61, Amsterdam . . . . .	„ 25,000.—	Kreditoren . . . . . „ 9,658.81
Abzeichen und Fahnen . . . . .	„ 500.—	Rückstellung f. Hypothek und Hypothekenzinsen . . . . .
Ausstehende Beiträge . . . . .	„ 4,000.—	„ 29,306.92
Darlehen . . . . .	„ 1,810.30	Darlehensfonds . . . . . „ 42,998.20
Hypothek . . . . .	„ 50,000.—	Rückstellung Kongress . . . . . „ 5,000.—
Ausstehender Hypothekenzins . . . . .	„ 9,486.80	Rückstellung Veröffentlichungen . . . . .
Debitoren und Vorräte . . . . .	„ 469.36	„ 2,000.—
Darlehensfonds . . . . .	„ 38,200.10	Reserven . . . . . „ 16,386.66½
		Vermögensbestand . . . . . „ 80,000.—
	<hr/> f 228,124.33½	<hr/> f 228,124.33½

Die Kontrollkommission hat alle Bücher und Kassenbelege kontrolliert und in alle Beweisstücke Einsicht genommen. Auch die von ihr gewünschten Auskünfte wurden stets in zufriedenstellender Weise gegeben. Rechenfehler wurden nicht festgestellt.

In bezug auf die Einnahmen aus Beiträgen und die Unterstützungsbeiträge wird auf beiliegende Tabellen verwiesen.

Wir bitten das Exekutivkomitee, die Rechnungs- und Kassenführung gutzuheissen und der Geschäftsführung für das Jahr 1937 Entlastung zu erteilen.

Amsterdam, den 17. Februar 1938.

Th. SMEDING, Kassierer  
des Holländischen Zentralverbandes  
der Transportarbeiter.

F. LANDSKROON, Kassierer  
des Holländischen Verbandes der  
Eisenbahner und Strassenbahner.

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Unsere Toten	3
Einleitung	6
<b>Kapitel I</b>	
Verwaltungsorgane der I.T.F. . . . .	13
<b>Kapitel II</b>	
Angeschlossene Organisationen . . . . .	19
Mitgliederbestand der angeschlossenen Organisationen von 1935 bis 1938 . . . . .	25
<b>Kapitel III</b>	
Das Sekretariat der I.T.F. . . . .	31
Abteilung für Dokumentation und Veröffentlichungen .	33
<b>Kapitel IV</b>	
Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen und Aktionen . . . . .	40
<b>Kapitel V</b>	
Beziehungen zu anderen internationalen Institutionen .	52
<b>Berichte der Sektionen</b>	
Bericht der Eisenbahner-Sektion . . . . .	56
Bericht der Strassenbahner-Sektion . . . . .	82
Bericht der Kraftfahrer-Sektion . . . . .	86
Bericht der Hafearbeiter-Sektion . . . . .	94
Bericht der Seeleute-Sektion . . . . .	101
Gewinn- und Verlustrechnungen über die Jahre 1935, 1936 und 1937 . . . . .	123
Bilanzen am 31. Dezember der Jahre 1935, 1936 und 1937 . . . . .	124
Berichte der Revisionskommission . . . . .	125



*Druckfehlerberichtigung Seite 60: 2. Zeile von unten 540.837  
muss heissen 548.837.*