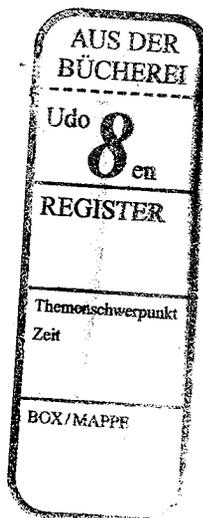


INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

GESCHÄFTS- UND KASSENBERICHT

ÜBER DIE JAHRE
1928 UND 1929



AUGUST 1930

VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM (HOLLAND)

Inhalt.

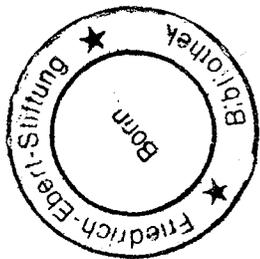
Erster Teil (Geschäftsbericht).

	Seite
<i>Einleitung</i>	5
<i>Kapitel I: Angeschlossene Organisationen</i>	10
A. Beitritt	10
B. Austritt	11
C. Ausschluss	11
D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mit- gliederzahl (Mit fünf Tabellen, einer graphischen Darstellung, einem Diagram und einer Karte.)	12
<i>Kapitel II: Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I.T.F.</i>	19
A. Generalrat	19
B. Exekutivkomitee	21
C. Ausschuss	21
D. Revisionskommission	22
E. Beiräte	22
(Seeleutesektion, Hafenarbeitersektion, Kraftfahrersek- tion und Eisenbahnersektion.)	
<i>Kapitel III: Das Sekretariat der I.T.F.</i>	23
A. Veröffentlichungen	24
1. Organ „I.T.F.“	24
2. Pressebericht	27
3. Sonstige Veröffentlichungen	27
B. Dokumentationsabteilung und Archiv	27
Tätigkeitsbericht der Seeleutesektion	29
„ „ Eisenbahnersektion	32
„ „ Kraftfahrersektion	43
„ „ Strassenbahnersektion	50
„ „ Hafenarbeitersektion	52
<i>Kapitel IV: Beziehungen zu den angeschlossenen Organisa- tionen</i>	57
A. Vertretung der I.T.F. auf Kongressen der angeschlos- senen Organisationen	57

	Seite
B. Errichtung einer Seemannssektion durch die Transport and General Workers' Union	59
C. Einigungsverhandlungen in der Tschechoslowakei	59
D. Abzeichen	59
E. Das Finanzgebahren der angeschlossenen Organisa- tionen (Mit zwei Tabellen).	60
 <i>Kapitel V: Aktionen</i>	 65
Enthält u.a.:	
Aktion gegen den Faschismus	65
Das deutsche Eisenbahnpersonal und der Dawes- und Young-plan	66
Bekämpfung der Kriegsgefähr	67
Aktionen für den Achtstundentag der Seeleute	68
Schutzgesetzgebung für Hafendarbeiter	71
Der finnische Hafendarbeiterstreik	72
Der Streik im Hafen von Antwerpen	76
Der Streik im Hafen von Zaandam	77
Einführung der automatischen Kupplung bei den Eisen- bahnen	82
Internationales Kraftfahrerprogramm	87
 <i>Kapitel VI: Kongresse und Konferenzen</i>	 90

Zweiter Teil (Kassenbericht).

<i>Bilanzen am 31. Dezember 1928 und 1929</i>	95
<i>Gewinn- und Verlustrechnungen über die Jahre 1928 und 1929</i> (Mit vier Tabellen.)	96
<i>Erläuterungen zu den Bilanzen und Verlust- und Gewinn- rechnungen über die Jahre 1928 und 1929</i>	99



X 8775

ERSTER TEIL
GESCHÄFTSBERICHT

EINLEITUNG

Aus mehr als einem Grunde kann die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit Genugtuung auf die zweijährige Periode zurückblicken, die mit dem letzten Tage des Dezember 1929 abschloss, eine Periode, die durch die Feier des zehnten Jahrestages der Wiedererrichtung unserer Internationale nach dem Weltkriege am 29. und 30. April 1929 gekennzeichnet war.

Wie sich aus den Mitgliedschaftsstatistiken ergibt, war während der Jahre 1928 und 1929 eine ständige Zunahme zu verzeichnen. Am 1. Januar 1928 betrug die Gesamtzahl der Mitglieder 2.024.697, die sich über 77 Organisationen in 33 Ländern verteilten. Am 1. Januar 1929 war dieselbe auf 2.108.488 Mitglieder aus 80 Verbänden in 32 Ländern gestiegen. Das Jahr 1929 brachte einen Zuwachs von nicht weniger als 13 Verbänden und fast 170.000 Mitgliedern, während ferner ein Stützpunkt in drei neuen Ländern gesichert wurde. Am 1. Januar 1930 betrug die Mitgliederzahl 2.275.336, die auf 93 Verbände in 35 Ländern entfielen. Es kann dabei erfreulicherweise festgestellt werden, dass die Zunahme nicht lediglich auf Neuangliederungen zurückzuführen ist, sondern dass trotz der die Welt umspannenden Wirtschaftskrise und der schwierigen politischen Verhältnisse, mit denen die Gewerkschaften in vielen Ländern zu kämpfen haben, die meisten bereits angeschlossenen Verbände eine Mitgliederzunahme aufweisen können. Wenn alle Anzeichen nicht trügen, wird diese Zunahme auch in der neuen Periode anhalten; — in der Tat ist zu dem Zeitpunkt, wo dies geschrieben wird, die Zahl der angeschlossenen Länder weiter um zwei und die der angegliederten Verbände von 93 auf 98 gestiegen.

Es ist von grosser Bedeutung — und kann unzweifelhaft hauptsächlich der Entschliessung unseres Stockholmer Kongresses über die Ausbreitung der I.T.F. und ihrer Reorganisation auf der Grundlage von Weltteilen zugeschrieben werden — dass zu dem Wachstum in grossem Umfange Organisationen in aussereuropäischen Ländern beigetragen haben. Zurzeit unseres Stockholmer Kongresses betrug die Zahl der angeschlossenen aussereuropäischen Verbände nur 10, nämlich:

Confraternidad Ferroviaria, Argentinien.

Federación Obrera Marítima, Argentinien.

Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas, Brasilien.

Canadian Brotherhood of Railroad Employees, Canada.
Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia.

All India Railwaymen's Federation.

Bengal Mariners' Union.

Indian Seamen's Union, Calcutta.

Vereeniging van Middelbaar Spoor- en Tramwegpersoneel in Nederlandsch-Indië, Niederländisch Ost-Indien.

National Union of Railway, Post and Telegraph Workers in Palestine.

Gegenwärtig beträgt die Zahl der aussereuropäischen Verbände 22 infolge des Anschlusses nachstehender Organisationen:

Chinese Railway Workers' Union of Northern China.

Indian Seamen's Union, Bombay.

Indian Quartermasters' Union, Calcutta.

Gremio de Estibadores y Braceros de la Marina, Santiago de Cuba.

Unión General de Organizaciones Obreras Marítimas, Cuba.

Japan Seamen's Union.

Trinidad and Tobago Trade Union Centre (5 angeschlossene Organisationen).

Unión Central de Chauffeurs de El Salvador.

Es besteht alle Veranlassung zu hoffen, dass entsprechend dem Wachstum der I.T.F. diese ständige zahlenmässige Zunahme der aussereuropäischen Organisationen anhalten wird. Mit Genugtuung sind wir in der Lage festzustellen, dass die I.T.F. das erste und einzige internationale Berufssekretariat ist, dem es in so weitgehendem Masse glückte, das Vertrauen jener Arbeiter zu gewinnen, die nicht der weissen Rasse angehören, und dass zu dem Zeitpunkt, wo dies geschrieben wird, schätzungsweise etwa 200.000 Kameraden, Seeleute, Hafenarbeiter, Eisenbahner, Kraftfahrer und sonstige Transportarbeiter anderer Rassen, in der I.T.F. organisiert sind.

Ein Umstand, der besondere Erwähnung verdient, ist, dass es dem Sekretariat in dem verflossenen Zeitabschnitt gelang, die Verbindung mit den Transportarbeitern im faschistischen Italien, die den Grundsätzen der I.T.F. treu blieben, wieder herzustellen und ihnen bei dem Wiederaufbau ihrer unserer Internationale angeschlossenen Organisationen behilflich zu sein.

Die I.T.F. hat indessen nicht allein dem Umstande, dass in einer Anzahl ferner Länder Fuss gefasst werden konnte, dem Anschluss einer Anzahl neuer Verbände und der Zunahme ihrer Mitgliederzahl die Verstärkung ihrer Position während der zweijährigen Berichtsperiode zu verdanken. Abgesehen von diesem Wachstum ist der Kraftgewinn in nicht geringerem Grade auf wichtige Verbesserungen interner Art zurückzuführen. Die weitere Gliederung ihrer Streitkräfte in Gruppen und Sektionen, die zwar satzungsgemäss

bereits in der Zeit der Wiedererrichtung der I.T.F. von vornherein festgelegt wurde, aber erst einige Jahre später praktische Bedeutung erlangte, wurde weiter durchgeführt. Insbesondere die Gruppen der Eisenbahner, Seeleute, Hafendarbeiter und Chauffeure haben innerhalb des fachlichen Rahmens der allgemeinen internationalen Organisation ein kräftiges Eigenleben mit zufriedenstellenden Ergebnissen sowohl für die Sektionen selbst wie für die I.T.F. als Gesamtkörper entwickelt. Speziell die Arbeitsleistung der einzelnen Gruppen während der Berichtsperiode bringt zum Ausdruck, dass die I.T.F. über das Stadium blosser Propaganda und Organisationsarbeit hinausgewachsen ist. Als Beispiel der praktischen Ergebnisse der Arbeit der Gruppen kann hier auf das Zustandekommen eines internationalen Abkommens zum Schutz der Hafendarbeiter hingewiesen werden, das fast völlig mit dem von unserer Hafendarbeitersektion ausgearbeiteten und vorbereiteten Vorentwurf übereinstimmt; diese Sektion hat dadurch den Beweis ihrer vollkommenen Beherrschung der Schwierigkeiten eines technisch hoch entwickelten Betriebes erbracht.

Die Eisenbahnergruppe sah ihre Mühen durch die Errichtung eines gemeinschaftlichen Ausschusses aus Vertretern der Regierungen, der Arbeiter und der Arbeitgeber zum Studium des Problems der Einführung der automatischen Kupplung gekrönt, und sie verstand es, auf einer im Mai d. J. in Madrid abgehaltenen besonderen internationalen Konferenz, die einem internationalen Kongress der Eisenbahnverwaltungen unmittelbar vorausging, die Aufmerksamkeit sowohl auf die Auffassungen und Forderungen des Eisenbahnpersonals zu lenken, wie auch deutlich zu machen, dass der Anspruch der Arbeiterklasse auf Mitbestimmung in der Verwaltung des Transportwesens und der Produktion mit der gar zu durchsichtigen Behauptung, dass sie zu diesem Zweck noch nicht reif sei, nicht länger zurückgewiesen werden kann.

Die Seeleutesektion setzte ihre Aktion zur Erzielung der 48-stündigen Arbeitswoche für alle Schiffsleute fort, und durch Zusammenarbeit mit der Internationale der Schiffsoffiziere der Kauffahrtei gelang es ihr, das Zustandekommen eines internationalen Abkommens dieser Art in den Bereich der Möglichkeit zu rücken.

Die Gruppe der Chauffeure, die während der Berichtsperiode beträchtlich zunahm und im Hinblick auf die steigende wirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs wahrscheinlich in der nächsten Zukunft zu weit grösserer Geltung gelangen wird, leistete vorzügliche vorbereitende Arbeit für die internationale Regelung dieses Zweiggebietes des Transportgewerbes.

Wenn es auch verkehrt sein würde, den Wert dessen, was diese Arbeit der Sektionen zustandebrachte, zu überschätzen — schliesslich hat alles, was erreicht wurde und in dieser Richtung noch erzielt werden kann, rein formelle und theoretische Bedeutung, wenn die Landesverbände nicht stark genug sind, dessen Durch-

führung zu erzwingen und zu sichern — so würde es doch gleichermaßen verfehlt sein, es als null und nichtig zu betrachten. Die erzielten Ergebnisse bilden eine internationale Grundlage zur Verbesserung und Neuregelung der Arbeitsbedingungen, während die geleistete Arbeit ein vorzügliches Mittel zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit und zur Verstärkung des Verständnisses für ihre Notwendigkeit ist.

In diesem Zusammenhange sei auf den Einfluss hingewiesen, der dank der internationalen Zusammenarbeit der an die I.T.F. angeschlossenen Verbände während der Pariser Besprechungen, die dem Zustandekommen des Young-Abkommens vorausgingen, zugunsten der deutschen Eisenbahner ausgeübt werden konnte. Dass das neue deutsche Reichsbahngesetz weniger drückende Bestimmungen als das alte enthält ist sicherlich in nicht geringem Grade dem Eingreifen der I.T.F. und einiger der ihr angeschlossenen Verbände zu verdanken.

Die interne und organisatorische Kräftigung der I.T.F. während der in diesem Bericht behandelten Periode fand ferner ihren kennzeichnenden Ausdruck in der Tatsache, dass es sich als möglich erwies, neben dem bereits in englischer, französischer, deutscher und schwedischer Sprache herausgegebenen Monatsblatt auch eine spanische Ausgabe regelmässig erscheinen zu lassen; ferner werden seit 1. Januar 1930 die vierzehntägigen Presseberichte nicht nur in den fünf anderen Sprachen herausgegeben, sondern auch in Esperanto. Diese Veröffentlichungen sind ausser den zahlreichen Berichten und Broschüren ein ständiges und wirkungsvolles Verbindungsmittel zwischen der I.T.F. und den ihr angeschlossenen Verbänden, zwischen diesen Organisationen selbst sowie zwischen der I.T.F. und ihren individuellen Mitgliedern. Es ist eine ermutigende Feststellung, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation nicht nur bei den Vorständen der Verbände, sondern auch bei ihren Mitgliedern mehr und mehr an Leben gewinnt. Die Feier des zehnten Jahrestages der Wiedererrichtung der I.T.F. nach dem Weltkriege bot hierfür in vieler Hinsicht einen sprechenden Beweis; aber von noch grösserer Beweiskraft für das steigende Interesse, das die Transportarbeiter auf der ganzen Welt ihrer Internationale entgegenbringen, ist die Tatsache, dass das I.T.F.-Abzeichen und die internationalen Ausweismarken für Seeleute und Chauffeure in ständig wachsendem Masse verlangt und mit allen Zeichen des Stolzes getragen und vorgezeigt werden.

Aber ungeachtet aller dieser Gründe zur Zufriedenheit mit der hinter uns liegenden Geschäftsperiode ist es notwendig, einer schwachen Stelle in unserer Internationale besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. An anderer Stelle dieses Tätigkeitsberichtes findet man einen eingehenden Bericht über den finnischen Hafenarbeiterstreik in den Jahren 1928 und 1929, einen Kampf, in dem die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Verbände nicht die Unter-

stützung gewährten, die die finnischen Arbeiter im Hinblick auf die Vergangenheit der I.T.F. zu erwarten berechtigt waren. Im Gegensatz zu früheren Anlässen — es sei hier nur an das Auftreten der I.T.F. während des Boykottes Ungarns, an ihre Verhinderung der Kriegsmunitionstransporte im Jahre 1920, an ihr Verhalten während der grossen dänischen Aussperrung im Jahre 1925 und während der allgemeinen Arbeitsniederlegung in England im Jahre 1926 erinnert — haben die an die I.T.F. angeschlossenen Verbände mit ihren finanziellen Beihilfen, vor allem aber auf dem Gebiete direkter solidarischer Aktion zu kurz geschossen. Wenn die I.T.F. in Zukunft die Aufgabe, die sie sich selbst gestellt hat, weiterhin in zufriedenstellender Weise erfüllen will, ist es unbedingt erforderlich, die Ursachen dieser Mängel zu untersuchen und Massnahmen zu ihrer Abhilfe zu ergreifen.

Ein Wort des Dankes sei an dieser Stelle noch den angeschlossenen Verbänden ausgesprochen, die durch pflichttreue und regelmässige Zusammenarbeit während der verflossenen zwei Jahre zur Erleichterung unserer Arbeit beigetragen haben, sowie nicht minder den das Personal der I.T.F. bildenden Kameraden, die durch ihren Eifer, ihr Interesse und ihre Hingabe sich als zuverlässige Mitarbeiter der Sekretäre erwiesen haben.

* * *

Die beiden Jahre, über welche sich dieser Bericht erstreckt, waren für die Arbeiterklasse nicht leicht. Der Zeitpunkt, an dem dieser Bericht erscheint, ist schwierig und für die Zukunft droht noch mehr Unheil. Die Arbeiterklasse ist von einer nie gekannten Erwerbslosigkeit heimgesucht worden. Das Wirtschaftsleben ist zerrüttet. Die Reaktion, der Faschismus in allen seinen Formen wächst und gewinnt immer mehr an Einfluss. Noch nie seit dem Ende des letzten Weltkrieges war die Kriegsgefahr grösser als gerade jetzt.

Die I.T.F. wird in den kommenden Zeiten nur dann ihre Aufgabe auf ökonomischem und politischem Gebiet erfüllen und den sowohl innerhalb als auch ausserhalb ihrer eigenen Reihen gestellten hohen Anforderungen entsprechen können, wenn die Kameradschaft, wenn der einheitliche Wille, das einheitliche Streben, schon heute in der I.T.F. dauernd verankert, sich in stets schnellerem Tempo entwickeln und die I.T.F. sich so auswächst zu einer beständig stärker werdenden, in jeder Hinsicht schlagfertigen Waffe im Kampfe der Arbeiterklasse um ihre Befreiung.

Kapitel I.

Angeschlossene Organisationen.

Am 1. Januar 1930 umfasste die I.T.F. 93 Organisationen aus 35 Ländern mit 2.275.336 Mitgliedern, am 1. Januar 1929 80 Organisationen aus 32 Ländern mit 2.108.488 Mitgliedern. Für eine Beurteilung der innerhalb der einzelnen Organisationen und Sektionen eingetretenen Änderungen sei auf das Ziffernmaterial verwiesen, das in den Tabellen I bis IV verarbeitet worden ist.

Es haben sich während der Berichtsperiode insgesamt 18 neue Organisationen zum Anschluss gemeldet. Wenn dies so weiter geht, wird binnen kurzem das erste Hundert erreicht sein. Eine Organisation ist ausgeschieden, nämlich der amerikanische Hafentarbeiterverband (International Longshoremen's Association), welcher nach einem Wechsel im Vorstand den Anschluss an die I.T.F. nicht fortgesetzt hat. Dies bedeutet, dass augenblicklich keine einzige Organisation aus den Vereinigten Staaten zur I.T.F. gehört, obwohl das Sekretariat nun schon seit Jahren mit vielen dieser Verbände regelmäßig in Verbindung steht. Es ist sehr bedauerlich, dass die amerikanischen Organisationen den Weg zur Internationale noch immer nicht finden können. Der Beschluss des Stockholmer Kongresses in bezug auf die Propaganda in den nicht-europäischen Ländern, welcher bei den angeschlossenen Organisationen eine gute Aufnahme gefunden hat, wird ohne jeden Zweifel dazu beitragen, die Entwicklung der I.T.F. in sämtlichen Weltteilen zu fördern. Auch heute nimmt die I.T.F. noch die erste Stelle in den Reihen der Berufssekretariate ein.

Es sind nachfolgende Organisationen beigetreten:

A. Beitritt.

1928.

Dänemark: Sømaendenes Forbund i Danmark (Seeleute).

Polen: Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej (Transportarbeiter).

1929.

Estland: Üle Eestimaaline Meremeeste Liit (Seeleute).

Frankreich: Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute).

Indien: Indian Seamen's Union, Bombay (Seeleute).
Indian Quarter Masters' Union (Quartiermeister).

Lettland: B-bas Latvijas profesionalo Auto Vaditaju Apvienibas (Kraftfahrer).

Rumänien: Uniunea Generala a Sindicatelor de Ceferisti din România (Eisenbahner).

Schweden: S.A.L:s Intendenturpersonals Förening (Bedienungspersonal).

Spanien: La Naval, Sociedad de Obreros Fogoneros, Marineros y Fondá (Seeleute).

Per 1. Januar 1930.

China: Chinese Railway Workers' Union of Northern China (Eisenbahner).

Dänemark: Dansk Sø-Restaurationers Forening (Bedienungspersonal).

Estland: Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing (Kraftfahrer).

Italien: Verbände des Eisenbahn- und Strassenbahnpersonals.

Japan: Nihon Kaiin Kumiai (Seeleute).

Kuba: Gremio de Estibadores y Braceros de la Marina (Hafenarbeiter).

Unión General de Organizaciones Obreras Maritimas (Hafenarbeiter und Seeleute).

Polen: Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych w Polsce (Lokomotivführer).

B. Austritt.

Wie bereits oben erwähnt, ist die International Longshoremen's Association (Vereinigte Staaten) ausgetreten. Am 12. Dezember 1928 teilte diese Organisation uns mit, ihr im Jahre 1925 abgehaltener Kongress habe beschlossen, den Anschluss an die I.T.F. nicht fortzusetzen. Auf unsere Anfrage, aus welchen Gründen der amerikanische Hafenarbeiterverband austrat, bekamen wir keine Antwort. Die Organisation hat seit Ende des Jahres 1924 keine Beiträge an die I.T.F. entrichtet.

C. Ausschluss.

Zu unserer Freude können wir feststellen, dass während der verfloßenen Berichtsperiode keine einzige Organisation ausgeschlossen zu werden brauchte.

D. Die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl.

Nachstehend eine Uebersicht über die angeschlossenen Organisationen und deren Mitgliederzahl am Anfang der Jahre 1919 bis 1930. Bedauerlicherweise gibt es immer noch eine Reihe von Organisationen, die überhaupt nicht oder zu spät ihre Mitgliederzahl bekannt geben, sodass wir veraltete Angaben verwenden müssen. Wir müssen daher nochmals ernstlich fordern, dass alle angeschlossenen Organisationen in Zukunft unsere Fragebogen zeitig und vollständig beantworten und gegebenenfalls die nötigen Massnahmen treffen um ihre Statistik unseren Bedürfnissen anzupassen.

Datum	Anzahl angeschlossener Organisationen	Anzahl angeschlossener Länder	Mitgliederzahl
1. April 1919	12	7	746.483
1. Januar 1920	14	8	1.573.927
1. Januar 1921	32	16	2.691.763
1. Januar 1922	35	17	2.352.610
1. Januar 1923	45	22	2.189.974
1. Januar 1924	56	26	2.035.958
1. Januar 1925	72	32	1.958.617
1. Januar 1926	83	35	2.140.123
1. Januar 1927	79	34	2.037.853
1. Januar 1928	77	33	2.024.697
1. Januar 1929	80	32	2.108.488
1. Januar 1930	93	35	2.275.336

Bei Durchsicht der Tabelle I stellt sich heraus, dass nur recht wenige Organisationen einen erheblichen Mitgliederverlust zu verzeichnen haben. Während der Jahre 1928 und 1929 stieg die Mitgliederzahl der I.T.F. um 250.639. Davon entfallen auf Neuanträge 142.835. Wenn man in Erwägung zieht, dass die I.T.F. durch den Austritt einer Organisation 20.000 Mitglieder verloren hat, ergibt sich, dass die bereits angeschlossenen Organisationen eine Netto-Zunahme von 127.804 Mitgliedern aufweisen.

Von den 36 Organisationen, deren Mitgliederzahl insgesamt um 146.112 gestiegen ist, seien die nachfolgenden an dieser Stelle besonders erwähnt:

Deutscher Verkehrsbund	(40.126)
Französische Eisenbahner	(22.242)
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	(18.632)
Argentinische Eisenbahner	(10.057)
Schwedische Transportarbeiter	(6.452)
Spanische Eisenbahner	(6.000)
Holländische Transportarbeiter	(5.924)

Spanische Transportarbeiter	(4.569)
Englische Eisenbahnkanzlisten	(4.347)
Tschechische Kraftfahrer	(4.248)
Indische Seeleute, Bombay	(3.946)
Norwegische Transportarbeiter	(1.674)
Schweizerische Transportarbeiter	(1.617)
Tschechische Lokomotivführer	(1.600)
Französische Transportarbeiter	(1.260)
Schwedische Heizer	(1.160)
Holländische Eisenbahner und Strassenbahner	(1.131)
Deutsche Transportarbeiter in der Tschechoslowakei	(1.026)
Französische Seeleute	(1.000)
Schwedische Seeleute	(758)
Norwegische Eisenbahner	(737)
Jugoslawische Eisenbahner	(550)
Isländische Seeleute	(182)

Die Mitgliederzahl von 21 Organisationen ist um 18.308 Mitglieder zurückgegangen. Eine wesentliche Abnahme haben die folgenden Organisationen zu verzeichnen:

Belgische Transportarbeiter	(2.032)
Estnische Eisenbahner	(641)
Französische Hafendarbeiter	(780)
Lettische Eisenbahner	(891)
Polnische Eisenbahner	(9.527)
Rumänische Hafendarbeiter	(2.587)

Geben wir der Hoffnung Ausdruck, dass diese Organisationen das verlorene Gebiet bald wieder zurückgewinnen werden.

I. Die Mitgliederzahlen der angeschlossenen Organisationen während der Jahre 1920 bis 1930.

LAND	ORGANISATION	April 1919	1. Januar 1920	1. Januar 1925	1. Januar 1926	1. Januar 1927	1. Januar 1928	1. Januar 1929	1. Januar 1930
Argentinien .	Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahnerföderation): 1) "La Fraternidad" Sociedad de Personal Ferroviario de Locomotoras (Lokomotivpersonal)..... 2) Unión Ferroviaria (Eisenbahner).....	—	—	13.800 35.500 10.900	14.000 36.000 5.000 ¹	15.000 40.000 3.000 ¹	11.424 48.519 3.000 ¹	64.800 3.000 ¹	70.000 3.000 ¹
Australien ..	Federación Obrera Marítima (Seeleute)..... Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Bedienungspersonal auf See).....	—	—	2.000*	2.000	2.000	2.000 ¹	2.000 ¹	2.000 ¹
Brazillen	Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas (Kutscher, u.s.w.)	—	—	8.336*	8.336	1.000 ¹	1.000 ¹	1.000 ¹	1.000 ¹
Belgien	Syndicat National du Personnel des Ch. de F. P. T. M. A. (Eisenbahner)..... Belgische Transportarbeitersbond..... Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (Kleinbahner und Strassenbahner).	15.000	24.000	53.000 24.514	56.000 23.667	60.496 24.626	51.476 25.812	47.311 24.345	52.140 23.780
Bulgarien ...	Union des Cheminots bulgare (Eisenbahner)	—	—	11.000	11.000	12.957	10.000	10.000	10.000
China	Chinese Railway Workers' Union of Northern China (Eisenbahner).....	—	—	5.280	4.386	4.127	4.230	4.000	4.061
Dänemark ..	Dansk Jernbaneforbund (Eisenbahner)..... Dansk Lokomotivmands-Forening..... Dansk Arbejdsmandsforbund (Gewerkschaftsverband)..... Sø-Fyrbydernes Forbund i Danmark (Schiffsheizer)..... Sjømaendenes Forbund i Danmark (Matrosen)	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutschland	Dansk Sø-Restaurations-Forening (Bedienungspersonal auf See)..... Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs..... Zentralverband der Maschinenisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands.....	—	—	2.000	2.000	2.000	2.000	2.150 3.200*	2.040 3.200
Estland	Eesti Raudteelaste Liit (Eisenbahner)..... Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnike ühing (Kraftfahrer)..... Ülo Estimaaline Meremeeste Liit (Seeleute) Suomen Kuljetustyöläisten Liito (Transportarb.) Suomen Rautateidenjõhtekäijän Liitto (Eisenbahner).....	69.006 191.000	420.000 550.000	200.000 254.275	198.000 289.455	200.000 280.629	233.368 319.935	243.000 353.998	252.000 360.061
Frankreich ..	Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat (Eisenbahner)..... Fédération Nationale des Moyens de Transports (Transportarbeiter)..... Fédération Nationale des Ports & Docks et des Transports et Manutentions des Fleuves et Villes de France et des Colonies (Hafenarb.) Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (Seeleute).....	—	—	—	—	—	—	—	—
		34.754	50.000	50.000	50.000	50.000	50.295	59.600	72.537
		15.650	10.540	16.100	16.100	16.100	17.650	18.150	18.910
		10.000	10.511	10.286	10.511	10.286	6,089	5,309	5,309 ¹
		10.000	10.000	—	10.000	—	—	5,000	6.000

Holland	—	—	—	1.700*	1.500	1.550	1.508	1.508	1.508
8) Amalgamated Marine Workers' Union (Seeleuteverband)	—	—	—	8.000 ¹⁾	—	—	—	—	—
9) National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland (Matrosen und Heizer)	—	—	—	54.980*	—	—	—	—	—
Centrale Bond van Transportarbeiders (Transportarbeidersverband)	22.000	25.426	18.100	20.100	22.170	22.800	24.410	24.410	28.724
Nederlandsche Federatie van Transportarbeiders (Transportarbeidersfederatie)	10.000	15.000	Ausgeschlossenen in 1921	—	—	—	—	—	—
Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner und Strassenbahner)	18.000	20.026	18.914	19.047	18.988	18.916	19.377	19.377	20.047
E. B. Railway Indian Employees' Association (Eisenbahner Ost-Bengalen)	—	—	8513*	8513	— ³	—	—	—	—
All-India Railwaymen's Federation (Eisenbahnerföderation)	—	—	—	56.000	56.000 ¹⁾				
Bengal Mariners' Union (Binnenschiffer)	—	—	—	—	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000 ¹⁾
Indian Seamen's Union (Calcutta)	—	—	—	—	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000 ¹⁾
Indian Seamen's Union (Bombay)	—	—	—	—	—	—	18.702	18.702	22.648
Indian Quarter Masters' Union (Steuerer)	—	—	—	—	—	—	—	—	1.700*
Vereeniging van Middelbaar Spoor- en Tramwegpersoneel in Nederlandsch-Indië (Eisen- und Strassenbahngestellte)	—	—	2.275*	2.611	2.807	2.662	2.662 ¹⁾	2.662 ¹⁾	2.400
Irish Transport and General Workers' Union (Gewerkschaftsverband)	—	—	12.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Sjómannaflélag Reykjavíkur (Seeleute und Fischer)	—	—	1.043	1.260	1.260	1.260 ¹⁾	846	846	846 ¹⁾
Verkamannafélag „Dagsbrún“ (Gewerkschaftsverband)	—	—	650	650	650	650 ¹⁾	641	641	641 ¹⁾
Federazione fra i Lavoratori dei Porti (Hafenarbeiter)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sindacato Tramvieri Italiani (Strassenbahner)	—	—	15.000	—	—	—	—	—	—
Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare (Seeleute)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sindacato Ferrovieri Italiani (Eisenbahner)	—	—	9.850	—	—	—	—	—	750
Sindacato Trasporti Secondari (Kleinbahner, Chauffeure, u.s.w.)	—	—	5.000	—	—	—	—	—	—
Unione Lavoratori Portuari Italiani (Hafenarbeiter)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nihon Kaikin Kumiai (Seeleute)	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000
Savez Željezničara Jugoslavije (Eisenbahner)	—	—	534	— ⁴	—	—	—	—	—
Ujedinjeni Savez Željezničarjev Jugoslavije (Eisenbahner)	—	—	—	3.010	5.200	5.212	5.420	5.420	5.762
Savez Pomorskih Radnika Trgovачke Mornarice Jugoslavije (Seeleute)	—	—	500	500 ¹⁾	400	400 ¹⁾	400 ¹⁾	400 ¹⁾	400 ¹⁾
Canadian Brotherhood of Railroad Employees (Eisenbahner)	—	—	10.000	10.000	14.500	14.500	14.000	14.000	15.000
Gremio de Estibadores y Braceros de la Marina (Hafenarbeiter)	—	—	—	—	—	—	—	—	623
Unión General de Organizaciones Obreras Marítimas (Seeleute)	—	—	—	—	—	—	—	—	3.000 ¹⁾
Latvijas Dzelzceļnieku Savienība (Eisenbahner)	—	—	2.961	4.559	4.192	5.156	4.123	4.123	4.265
Rīgas Ielu Dzelzceļu Strādnieku un Kalpotāju Arodbiedrība (Strassenbahner)	—	—	—	420	420	420	478	478	466
B-bas Latvijas profesionāle Autovadītāju apvienības (Kraftfahrer)	—	—	—	—	—	—	—	—	1.047*
Latvijas Jurnieku un Iekseju Udenu Brauceju Savienība (Seeleute)	—	—	2.369	350	348	218	218	218	218

¹⁾ Caruik, Fenwick and Daily Local Authorities

Luxemburg	Landesverband Luxemburgischer Eisenbahner	—	—	5.030	5.010	5.022	5.000	5.008
Norwegen	Norsk Jernbaneforbund (Eisenbahner)	—	—	5.000	5.271	5.466	5.500	6.203
	Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal)	—	—	1.453	1.534	1.534 ¹	1.494	1.500
	Jernbanenes Kontorpersonales Forbund (Eisenbahnangestellten)	—	—	1.540*	1.528	1.528 ¹	1.528	1.528
	Norsk Transportarbejderforbund (Transportarbeiter)	—	10.000	5.199	5.407	5.171	5.875	6.845
	Norsk Matros- og Fyrbøterunion (Seeleute)	—	—	2.000	3.000	4.000	4.000	4.500
Oesterreich	Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des Oesterreichischen Eisenbahnpersonals	72.000	84.959	86.399	89.600	86.635	88.714	86.923
	Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs	18.978	38.889	40.232	40.578	42.722	42.019	42.492
Palästina	National Union of Railway, Post & Telegraph Workers in Palestine (Eisenbahner)	—	671	835	725	689	703	625
Polen	Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce (Eisenbahner)	—	58.000	58.209	66.340	66.340	55.500	56.813
	Związek Zawodowy Pracowników Tramwajowych Polski (Strassenbahner)	—	4.100*	4.100	1.621	—	—	—
	Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych w Polsce (Lokomotivpersonal)	—	—	—	—	—	—	9.263
	Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej (Transportarbeiter)	—	—	—	—	—	5.000*	5.000 ¹
	Związek Zawodowy Automobilistów Zarząd Główny (Kraftfahrer)	—	—	—	1.582	1.582	1.450	1.450
Portugal	Federação Nacional dos Trabalhadores Marítimos e Fluviais (Seeleute und Hafenarbeiter)	—	—	5.300*	—	—	—	—
Rumänien	Uniunea Generală a Sindicatelor de Ceferiști din România (Eisenbahner)	—	—	—	—	—	—	5.000* ¹
	Uniunea Muncitorilor din Porturi și din Porturile României (Transport- und Hafenarbeiter)	—	3.955	3.955	5.065	4.089	2.348	1.502
	Svenska Järnvägsmannaförbundet (Eisenbahner)	35.439	34.627	34.860	35.344	35.599	35.863	36.246
Schweden	Sveriges Lokomotivmannaförbund (Lokomotivpersonal)	—	4.805	4.912	4.900	4.933	4.970	4.986
	Svenska Transportarbetareförbundet (Transportarbeiter)	11.059	15.402	15.562	16.806	17.969	22.122	24.421
	Svenska Sjömans-Unionen (Matrosen)	—	3.654*	4.075	4.916	5.442	5.415	6.200
	Svenska Eldare-Unionen (Schiffsheizer)	—	3.700*	3.500	3.600	4.000	5.010	5.160
	Svenska Amerikalinjens Intendentpersonals Förening (Bedienungspersonal auf See)	—	—	—	—	—	—	550
Schweiz	Schweizerischer Eisenbahner-Verband	—	—	—	—	—	500	550
	Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz	—	35.937	36.533	36.653	36.689	36.129	36.129
Spanien	Sindicato Nacional Ferroviario (Eisenbahner) "La Velocidad" (Chauffeurverband in Madrid)	—	1.850	1.865	2.069	2.069	3.525	3.789
	Sociedad "La Unión General de Obreros del Transporte" (Transportarbeiter)	—	8.000	12.361	13.500	16.000	20.000	22.000
	Federación Nacional Urbana e Interurbana de España (Transportarbeiter)	—	3.200	— ⁵	—	—	—	—
	Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos de Vigo (Bedienungspersonal auf See)	—	—	8.000 ¹	7.500	7.500	— ⁶	—
	"La Naval", Sociedad de Obreros Fogoneros, Marineros y Fonda (Barcelona) (Schiffsheizer)	—	—	—	—	—	12.069	12.069 ¹
Teneriffa	Federación Obrera de Tenerife (Gewerkschaftsverband)	—	210	210	210	210	200	200
Tschechoslowakei	Unie Železničnických Zaměstnanců V Československé Republice (Tschechische Eisenbahner)	—	—	—	—	—	—	—
	Federación Obrera de Tenerife (Gewerkschaftsverband)	—	—	500* ¹	500 ¹	—	—	—

Teneriffa.....	—	—	500 ¹⁾	—	—	—	—	—	—
Tschechoslowakei	—	31.143	41.100	41.338	41.100	40.627	41.618	—	—
Unie Železničních Zaměstnanců V Československé Republice (Tschechische Eisenbahner).....	—	18.259	17.628	16.533	16.835	16.279	16.798	—	—
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (Deutsche Eisenbahner).....	—	—	6.200	5.000	6.500	6.562	8.100	—	—
Federace Strojůvůdů v Csl. Republice (Lokomotivpersonal).....	—	5.006	4.968	4.986	5.188	5.606	6.214	—	—
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr (Deutsche Transportarbeiter).....	—	1.460	Ausgeschlossenen Ende 1925	—	—	—	—	—	—
Svazu zaměstnanců skladičnických a dopravních v republice Československé (Tschechische Transportarbeiter).....	—	1.950*	1.643	2.727	3.998	5.511	8.246	—	—
Svaz řidičů automobilů (Kraftfahrer).....	—	600*	800	300	300	300	300 ¹⁾	—	—
Svaz Československých námořníků a plavců v Praze (Binnenschiffer und Seeleute).....	—	2.235	2.235	500 ¹⁾	500 ¹⁾	500 ¹⁾	500 ¹⁾	—	—
Freie Vereinigung ungarischer Eisenbahner	—	13.00	1.300	1.000 ¹⁾	1.000 ¹⁾	1.000 ¹⁾	1.000 ¹⁾	—	—
Verband des Strassenbahn- und Lokalbahnpersonals.....	—	3.800	2.380	2.450	1.700	1.896	1.734	—	—
Verband der ungarischen Transport- und Verkehrsarbeiter.....	—	—	—	1.850	1.850	1.850 ¹⁾	1.850 ¹⁾	—	—
Verband der Berufskraftfahrer Ungarns.....	—	33.415	20.000	20.000 ¹⁾	20.000 ¹⁾	—	—	—	—
International Longshoremen's Association (Hafenarbeiter).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	764.482	1.958.617	2.140.123	2.037.853	2.024.697	2.108.488	2.275.336	—	—

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

¹ Schätzungsweise.

² Ausgetreten am 1. Juli 1925; stellte ihren angeschlossenen Organisationen anheim, sich direkt anzuschliessen. Die unter 6, 7, 8 und 9

verzeichneten Organisationen traten darauf der I.T.F. bei.

³ Inbegriffen in Mitgliederstand der *All-India Railwaymen's Federation*.

⁴ Inbegriffen in Mitgliederstand der *Ujedinjeni Savez železničarjevu Jugoslavije*,

⁵ Inbegriffen in Mitgliederstand der *Unión General de Obreros del Transporte*.

⁶ Inbegriffen in Mitgliederstand der *Federación Nacional del Transporte Urbano e Interurbano de España*.

II. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1928-1930,
nach Berufsgruppen geordnet.

A. Eisenbahner.

Land	1928	1929	1930	1930 davon	
				Loko- motiv- personal	Aufsichts- und Ver- waltungs- personal
Argentinien	59.943	64.800	70.000	15.000*	— 1)
Belgien	50.443	46.168	50.909	9.237	4.000*
Britisch-Indien	56.000*	56.000*	56.000*	— 1)	— 1)
Bulgarien	4.174	4.000	4.061	382	715
China	—	—	4.600	— 1)	— 1)
Dänemark	10.733	10.517	10.546	1.830	— 1)
Deutschland	233.368	243.000	252.000	5.000	14.000
Estland	1.940	1.321	1.299	355	160
Finnland	115	1.426	1.341	— 1)	— 1)
Frankreich	50.295	59.600	72.537	— 1)	2.500*
Griechenland	6.000*	6.000*	6.000*	— 1)	— 1)
Grossbritannien	357.500	355.360	361.747	37.090	61.879
Holland	14.612	15.170	15.624	3.285	1.600
Irland	1.000*	1.000*	1.000*	— 1)	—
Italien	—	—	300	— 1)	—
Jugoslawien	5.212	5.420	5.762	280	210
Kanada	14.500	14.000	15.000	—	— 1)
Lettland	5.156	4.123	4.265	— 1)	— 1)
Luxemburg	4.750	4.750	4.728	200	125
Nied.-Indien	2.662	2.662	2.400	—	— 1)
Norwegen	8.528	8.522	9.231	1.500	2.000*
Österreich	86.635	88.714	86.923	6.800	8.000*
Palästina	689	703	625	— 1)	— 1)
Polen	66.340	55.000	66.076	10.163	1.600*
Rumänien	—	—	5.000*	— 1)	— 1)
Schweden	40.532	40.833	41.232	4.986	2.500*
Schweiz	35.189	34.629	34.629	3.053	7.570
Spanien	16.000	20.000	22.000	— 1)	— 1)
Tschechoslowakei ...	64.435	63.468	65.965	12.000*	3.000*
Ungarn	500*	500*	500*	— 1)	— 1)
Insgesamt	1.197.251	1.207.686	1.272.300	—	—

*) Ungefähre Angaben.

1) Angaben fehlen.

III. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1928-1930,
nach Berufsgruppen geordnet.

B. Transportarbeiter.

Land	GESAMTSUMME					1930					Luft- fahrt	Speicherei- und Lagerhaus- arbeiter	Sonstige Berufs- gruppen
	1928	1929	1930	Hafen- arbeiter	Strassen- und Klein- bahner	Kraft- fahrer	Binnen- schiffer	Kutscher und Führ- leute	Speicherei- und Lagerhaus- arbeiter	Luft- fahrt			
Belgien	32.835	31.398	31.330	17.720	10.000	1.480	200	1.570	—	50	—	310	
Brasilien	1.000	1.000	1.000*	—	—	—	—	1.000*	—	—	—	—	
Bulgarien	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dänemark	26.200	25.910	27.677	8.099	—	5.678	—	4.263	8.077	—	—	1.560	
Deutschland	313.377	346.588	352.071	32.381	58.654	45.963	21.282	59.945 ¹⁾	—	536	—	133.310	
Estland	—	—	250	—	—	250	—	—	—	—	—	—	
Finnland	6.174	8.662	6.195	3.104	351	254	129	377	391	—	—	1.589	
Frankreich	23.739	23.459	24.219	4.500*	14.310 ²⁾	3.000	725*	875	—	—	—	809	
Grossbritannien	204.550	217.408	204.508	88.508	31.500*	37.500 ³⁾	6.500*	33.000	—	—	—	7.500	
Holland	24.594	26.042	30.116	5.342	4.255	2.757	5.329	912	4.046	—	—	7.475	
Indien	1.000	1.000	1.000	—	—	—	1.000	—	—	—	—	—	
Irland	4.000	4.000	4.000	2.750*	—	1.250*	—	—	—	—	—	—	
Island	650	641	641*	641*	—	—	—	—	—	—	—	—	
Italien	—	—	450	—	450	—	—	—	—	—	—	—	
Kuba	—	—	623	623	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lettland	420	478	1.513	—	466	1.047	—	—	—	—	—	—	
Luxemburg	272	250	280	—	280	—	—	—	—	—	—	—	
Norwegen	5.171	5.875	6.845	4.500*	—	500*	—	—	—	—	—	—	
Österreich	42.722	42.019	42.492	610	13.331	4.429	872	2.000	1.845*	—	—	20.033	
Polen	1.582	6.450	6.200	500*	—	1.450	—	2.000*	1.217	—	—	1.750	
Rumänien	4.089	2.348	1.502	1.204	—	—	—	298	500*	—	—	—	
Schweden	17.969	22.122	24.421	8.000	—	8.000	1.000	260	2.000	—	—	2.821	
Schweiz	3.672	5.025	5.289	50	1.500	1.696	—	815	850	—	—	378	
Spanien	7.500	12.069	12.069	—	2.500*	7.500*	—	1.000*	—	—	—	1.069	
Tschechoslowakei	9.486	11.417	15.311	101	1.250*	8.763	469	978	—	—	—	3.750	
Ungarn	4.550	4.746	4.584*	—	1.000*	1.850*	—	800*	300*	—	—	634	
Vereinigete Staaten.....	20.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Insgesamt	755.608	798.907	804.586	178.633	139.847	133.367	37.506	112.433	19.226	586	—	182.988	

* Ungefähre Angaben.

2) Einschliesslich Autobuslenker.

1) Einschliesslich Speicherei- und Lagerhausarbeiter.

3) Autobuslenker nicht eingerechnet.

IV. Aufstellung über den Mitgliederstand per 1. Januar 1928-1930,
nach Berufsgruppen geordnet.

C. Seeleute.

Land	1928	1929	1930	1930			
				Deck- personal	Ma- schinen- personal	Bedie- nungs- pers.	Vertei- lung unbe- kannt
Argentinien	3 000*	3.000*	3.000*	—	—	—	3.000
Australien	2.000*	2.000*	2.000*	—	—	2.000	—
Belgien	4.010	4.090	3.681	—	—	—	3.681
Britisch-Indien .	30.000.	48.702	54.348*	7.006	5.444	11.898	30.000
Dänemark	2.000	5.350	6.040	3.200	2.040	800	—
Deutschland	11.558	12.410	12.990	4.059	5.020	2.430	1.481 ¹⁾
Estland	—	—	600	304	216	37	43 ¹⁾
Finnland	826	1.179	1.636	768	636	28	204
Frankreich	—	5.000	6.000	—	—	—	6.000
Griechenland	1.000*	1.000*	1.000	—	—	—	1.000
Grossbritannien	—	—	—	—	—	—	—
Holland	2.510	2.575	3.031 ⁴⁾	1.823 ³⁾	—	566	642 ¹⁾
Island	664	846	846*	—	—	—	846
Japan	—	—	80.000	—	—	—	80.000
Jugoslawien	400*	400*	400*	—	—	—	400
Kuba	—	—	3.000*	—	—	—	3.000
Lettland	218	218	218	105	80	18	15 ²⁾
Norwegen	4.000	4.000	4.500	2.500*	2.000*	—	—
Polen	—	—	250*	—	—	—	250
Schweden	9.442	10.925	11.910	6.200	5.160	550	—
Spanien	210	200	3.000	—	2.800	200	—
Insgesamt	71.838	101.895	198.450	—	—	—	—

* Ungefähre Angaben.

1) Fischer.

2) Offiziere.

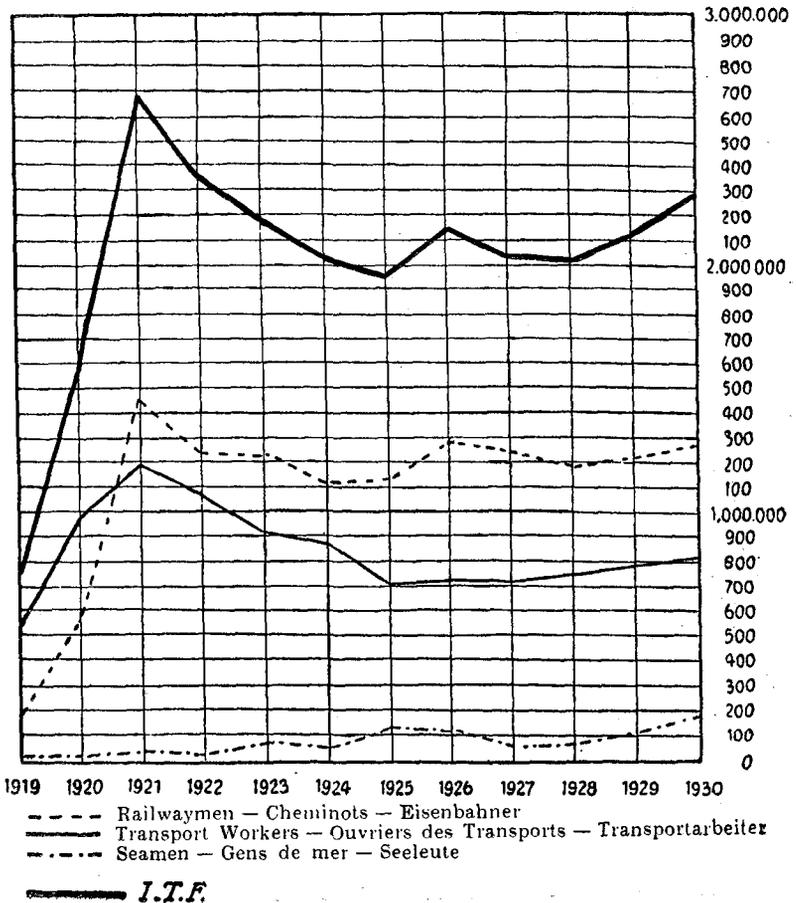
3) Inkl. Maschinenpersonal.

4) Angaben fehlen.

V. Chart showing total membership and membership of the three sections, 1919 tot 1930.

V. Graphique des effectifs de l'I.T.F. et des trois sections au cours des années 1919 à 1930.

V. Graphische Darstellung über die Mitgliederzahl der I.T.F. und ihrer drei Berufsgruppen in den Jahren 1919 bis 1930.



VI. Die in den Jahren 1919 bis 1930 inderhalb der drei Berufsgruppen vertretenen Länder.

a) Eisenbahner.

A N F A N G :

1919	1920	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Deutschland Holland Österreich Schweden	Deutschland Holland Österreich Schweden	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 3 Organisationen Irland	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 3 Organisationen Irland	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 2 Organisationen Irland	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 2 Organisationen Irland	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 2 Organisationen Irland	Deutschland Holland Österreich Schweden 2 Organisationen Belgien Frankreich Grossbritannien 2 Organisationen Irland
		Bulgarien Luxemburg Norwegen 3 Organisationen Schweiz					
		Tschecho-slowakei 2 Organisationen	Tschecho-slowakei 3 Organisationen				
		Jugoslawien Spanien Dänemark	Jugoslawien Spanien Dänemark	Jugoslawien Spanien Dänemark	Jugoslawien Spanien Dänemark	Jugoslawien Spanien Dänemark	Jugoslawien Spanien Dänemark
		Argentinien Ungarn Polen	Argentinien Ungarn Polen	Argentinien Ungarn Polen	Argentinien Ungarn Polen	Argentinien Ungarn Polen	Argentinien Ungarn Polen
		Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien	Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien	Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien	Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien	Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien	Lettland Kanada Palästina Niederl.-Indien Britisch-Indien Griechenland Italien
		Estland Finnland	Estland Finnland	Estland Finnland	Estland Finnland	Estland Finnland	Estland Finnland
		Rumanien China					Rumanien China

b) Transportarbeiter.

A N F A N G ;

1919	1920	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien	Belgien Deutschland Grossbritannien
Finnland Holland 3 Organisationen Österreich Schweden	Finnland Holland 3 Organisationen Österreich Schweden Griechenland Norwegen	Holland Österreich Schweden	Holland Österreich Schweden	Holland Österreich Schweden	Holland Österreich Schweden	Holland Österreich Schweden	Holland Österreich Schweden
	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 4 Organisationen Italien 2 Organisationen Ungarn 2 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Verein. Staaten Brasilien Finnland Polen	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien 3 Organisationen Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Verein. Staaten Brasilien Finnland Polen Lettland Portugal Teneriffa	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien 3 Organisationen Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Verein. Staaten Brasilien Finnland Polen Lettland Teneriffa	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Verein. Staaten Brasilien Finnland Polen Lettland Teneriffa Bulgarien Britisch-Indien	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Verein. Staaten Brasilien Finnland Polen Lettland Bulgarien Britisch-Indien	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Brasilien Finnland Polen Lettland Britisch-Indien	Norwegen Dänemark Frankreich 2 Organisationen Irland Schweiz 2 Organisationen Tschecho- slowakei 3 Organisationen Italien Ungarn 3 Organisationen Spanien Rumänien Island Luxemburg Brasilien Finnland Polen Lettland Britisch-Indien Cuba Estland

c) Seeleute.

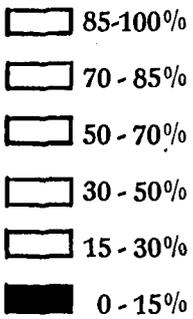
A N F A N G :

1919	1920	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien Holland	Belgien 2 Organisationen Deutschland Grossbritannien Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen — Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland — Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen Portugal Rumänien	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen — Holland Irland Norwegen Dänemark Lettland — Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen — — Britisch-Indien Griechenland	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen — Holland — Norwegen Dänemark Lettland — Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 2 Organisationen — — Britisch-Indien Griechenland	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen — Holland — Norwegen Dänemark Lettland — Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 3 Organisationen — — Britisch-Indien 3 Organisationen Griechenland Cuba Estland Japan Polen	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen — Holland — Norwegen Dänemark Lettland ; Frankreich Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien Schweden 3 Organisationen — — Britisch-Indien 2 Organisationen Griechenland	Belgien 2 Organisationen Deutschland 2 Organisationen Grossbritannien Holland — Norwegen Dänemark Lettland Frankreich Jugoslawien Island Argentinien Australien Finnland Spanien 2 Organisationen Schweden 3 Organisationen — — Britisch-Indien 3 Organisationen Griechenland Cuba Estland Japan Polen

Explanation - Explication Erklärung

VIII. Railway Trade Union L'organisation du personnel Eisenbahnergewerks

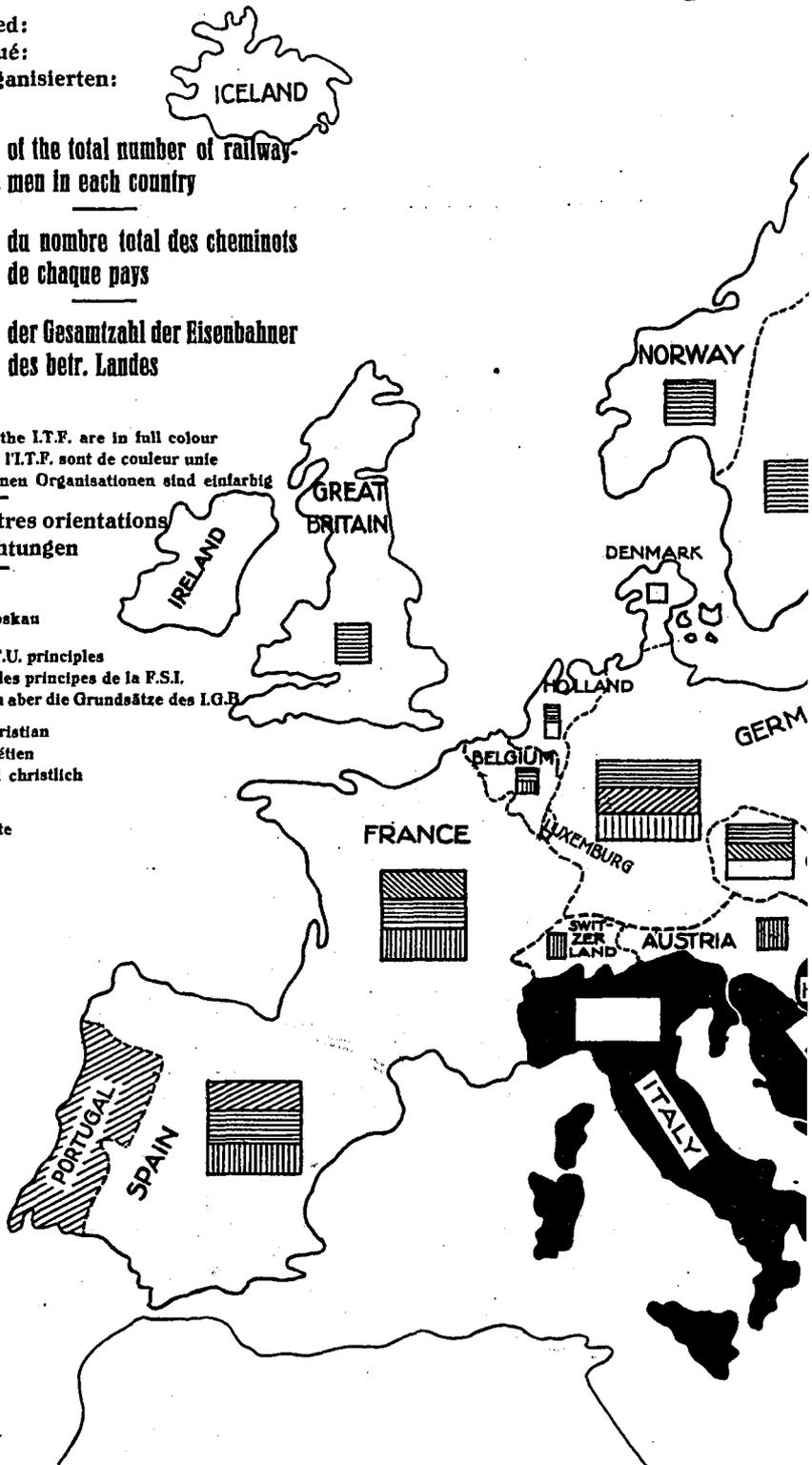
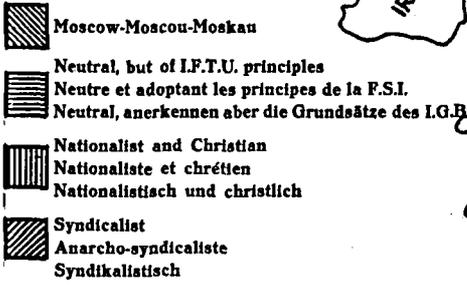
Percentage Organized:
Pourcentage syndiqué:
Prozentsatz der Organisierten:



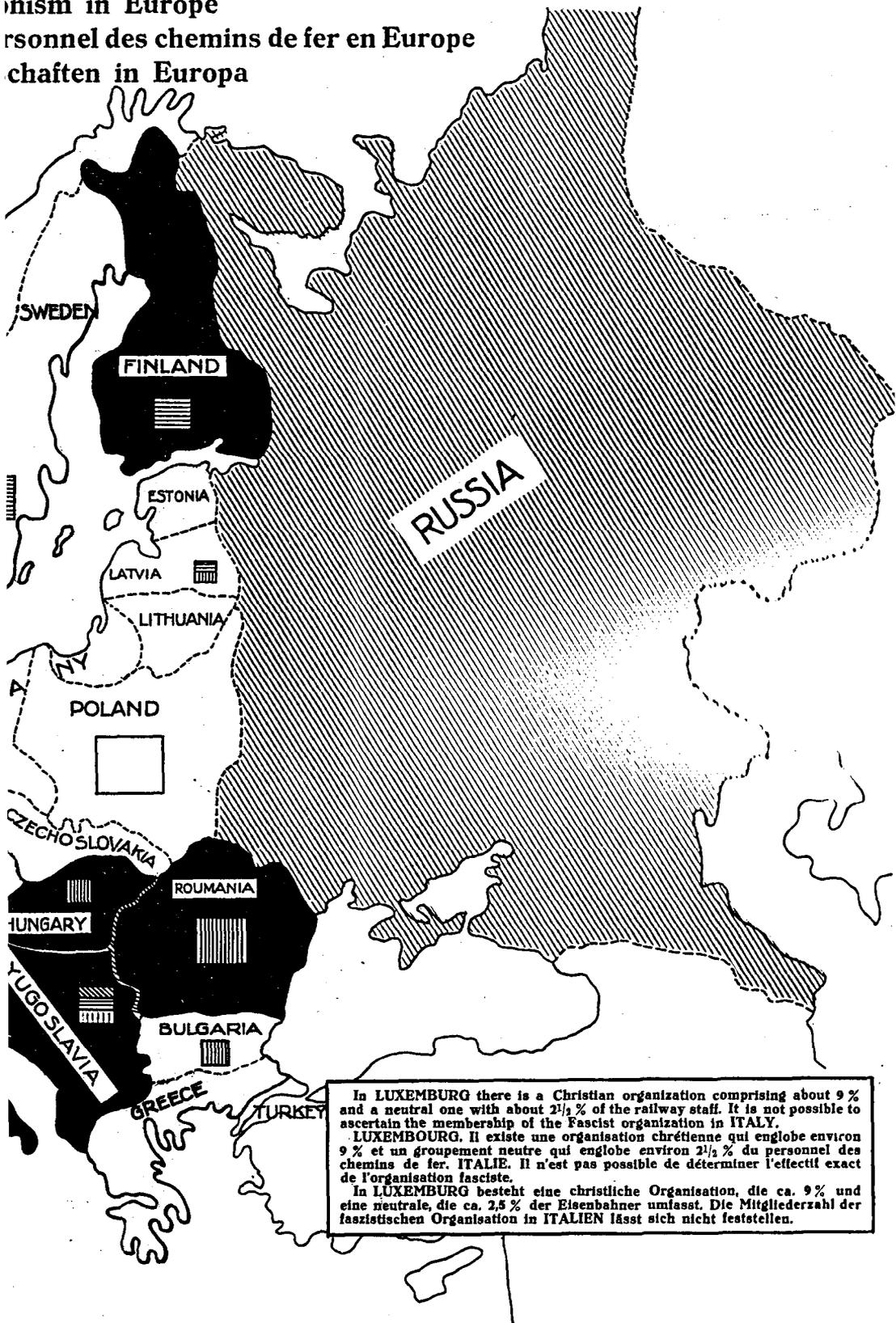
of the total number of railwaymen in each country
du nombre total des cheminots de chaque pays
der Gesamtzahl der Eisenbahner des betr. Landes

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

Other tendencies - Autres orientations
Andere Richtungen



nism in Europe
rsonnel des chemins de fer en Europe
chaften in Europa



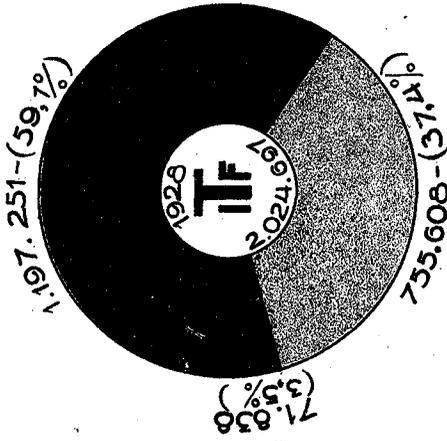
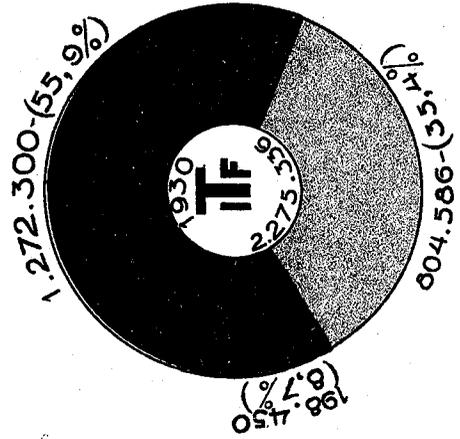
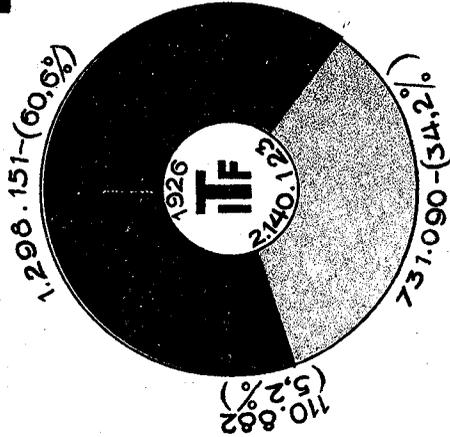
In LUXEMBURG there is a Christian organization comprising about 9 % and a neutral one with about 2½ % of the railway staff. It is not possible to ascertain the membership of the Fascist organization in ITALY.

LUXEMBOURG. Il existe une organisation chrétienne qui englobe environ 9 % et un groupement neutre qui englobe environ 2½ % du personnel des chemins de fer. ITALIE. Il n'est pas possible de déterminer l'effectif exact de l'organisation fasciste.

In LUXEMBURG besteht eine christliche Organisation, die ca. 9 % und eine neutrale, die ca. 2,5 % der Eisenbahner umfasst. Die Mitgliederzahl der fasziistischen Organisation in ITALIEN lässt sich nicht feststellen.

VII. Diagram showing comparative membership of the three sections in 1926, 1928 and 1930
Vergleichende Darstellung des Mitgliederstandes der 3 Sektionen in den Jahren 1926, '28 u. '30
Diagramme comparatif des effectifs des trois sections en 1926, 1928 et 1930.

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



Kapitel II

Zusammensetzung der Verwaltungsorgane der I.T.F.

A. Generalrat.

Auf dem Stockholmer Kongress wurden einige Generalratsmitglieder nicht mehr als Kandidaten aufgestellt. Die englischen Transportarbeiter ernannten den Kollegen E. Bevin an Stelle von J. Henson, der dann als sein Stellvertreter gewählt wurde. Die Gruppe Balkanländer, Polen, Randstaaten und Tschechoslowakei wählte den bulgarischen Genossen N. Issaïeff an Stelle von K. Maxamin (Polen) und den Kollegen V. Brodecky als Stellvertreter. Schliesslich wurde Genosse J. Tomschik vom Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals durch A. Forstner vom Freien Gewerkschaftsverband in Österreich ersetzt.

Ein Antrag auf Erhöhung der Anzahl der Generalratsmitglieder und Neu-Einteilung der Ländergruppen wurde vom Stockholmer Kongress abgelehnt. Da aber die Zahl der angeschlossenen Organisationen in den betreffenden Ländern zugenommen hat, wäre eine Neu-Einteilung wünschenswert, besonders auch mit Rücksicht auf den Anschluss aussereuropäischer Organisationen, die selbstverständlich auf eine Vertretung im Generalrat Anspruch haben. In Übereinstimmung mit den Satzungen trat der Generalrat einmal jährlich zusammen und zwar vor Anfang des Stockholmer Kongresses und Ende April 1929 in Amsterdam. Bei letzterer Gelegenheit wurde der Wiedererrichtung der I.T.F. nach dem Kriege, welche am 29. und 30. April 1919 in Amsterdam erfolgte, gedacht.

Die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Generalrates erhalten alle wichtigen von der I.T.F. verschickten Dokumente und Zirkulare, sodass sie stets über die Arbeiten des Sekretariats und des Exekutivkomitees unterrichtet sind.

Ende 1929 war der Generalrat wie folgt zusammengesetzt (in Klammern die Stellvertreter):

Name:

Vertreter für:

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

Grossbritannien, Irland und
Kanada. (Eisenbahner)

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

- E. Bevin,
Transport House,
Smith Square, Westminster,
London S.W. 1.
- (J. Henson)
Stuart Street 2, Cardiff.
- J. Döring, Vize-Vorsitzender,
Michaelkirchplatz 4, Berlin SO16.
- (O. Schumann)
Michaelkirchplatz 4, Berlin SO 16.
- H. Jochade,
Rankestrasse 4, Berlin W. 50.
- (F. Scheffel)
Rankestrasse 4, Berlin W. 50.
- M. Bidégaray,
Rue Lafayette 211, Paris (Xe)
- (E. Vignaud)
Bld. de la Fraternité 59,
Nantes (Loire Inf.)
- T. Gómez,
Piamonte 2, Casa del Pueblo,
Madrid.
- (Pascual Pastor)
Piamonte 2, Casa del Pueblo,
Madrid.
- Ch. Lindley,
Barnhusgatan 16, Stockholm.
- (Th. Pedersen)
Halmtorvet 4, Kopenhagen.
- A. Forstner,
Schuselkagasse 6, Wien XV.
- (R. Bratschi)
Effingerstrasse 19, Bern.
- N. Issaieff,
Rue Kn. Klémentina 44, Sofia.
- (V. Brodecky)
Břevnov 730, Prag.
- Grossbritannien und Irland
(Transportarbeiter)
- Deutschland
(Transportarbeiter)
- Deutschland (Eisenbahner)
- Frankreich und Luxemburg
- Spanien, Portugal und
Südamerika
- Schweden, Norwegen,
Dänemark und Finnland
- Oesterreich, Schweiz und
Ungarn.
- Balkanstaaten, Polen, Rand-
staaten und Tschechoslowakei.



Die Sitzung des Exekutivkomitees in Amsterdam vom 2. und 3. November 1929, an der Genosse Jochade und Frau teilnahmen.

C. Mahlman,
Brouwersvliet 30, Antwerpen.

Belgien und Holland.

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

G. Sardelli

Italien.

Edo Fimmen, Generalsekretär.
N. Nathans, 2. Sekretär.

* * *

Wenn der Krieg nicht gekommen wäre, hätte Kollege *Hermann Jochade*, Generalratsmitglied der I.T.F., am 1. Oktober 1929 sein 25jähriges Jubiläum als Sekretär der I.T.F. gefeiert. In Anerkennung der Verdienste, welche sich Jochade um die I.T.F. erworben hat, liess das Exekutivkomitee diesen Tag nicht unbeachtet vorbeigehen, sondern spendete ihm und seiner Frau Blumen. Beide wurden zu der nächsten, am 2. und 3. November 1929 abgehaltenen Sitzung des Exekutivkomitees eingeladen, wo dem Kollegen Jochade das goldene Abzeichen der I.T.F. überreicht wurde.

Mehrere Organisationen sind dem Beispiel der I.T.F. gefolgt und haben dem Kollegen Jochade Gratulationsbriefe und -telegramme geschickt.

B. Exekutivkomitee.

Da Kollege Tomschik aus dem Generalrat ausschied, musste er auch im Exekutivkomitee ersetzt werden. Bekanntlich wechseln die Kollegen Forstner und Tomschik einander als Mitglieder des Generalrates, bzw. als Mitglieder des Exekutivkomitees ab, sodass diesmal wieder Kollege A. Forstner ernannt wurde.

Ende 1929 setzte sich das Exekutivkomitee wie folgt zusammen:

C. T. Cramp, Präsident.

J. Döring, Vize-Präsident.

M. Bidégaray.

A. Forstner.

Ch. Lindley.

Edo Fimmen, Generalsekretär.

N. Nathans, 2. Sekretär (mit beratender Stimme).

Ausser den Generalratssitzungen fanden Zusammenkünfte des Exekutivkomitees am 14. und 15. April 1928 in Rotterdam und am 13. und 14. Oktober 1928 in Berlin, ferner am 23. und 24. Februar 1929 in Amsterdam und am 2. und 3. November 1929 in Amsterdam statt.

C. Ausschuss.

Der Ausschuss besteht nach wie vor aus den Kollegen J. Brautigam und P. Moltmaker, sowie den beiden Sekretären. Stellver-

treter für Brautigam ist der Kollege Kiewit; für den Kollegen Moltmaker wurde F. P. A. Landskroon an Stelle von H. J. van Braambeek ernannt. Der Ausschuss kommt regelmässig einmal im Monate zusammen. Die Mitglieder des Ausschusses wohnten ferner den Sitzungen des Generalrats und des Exekutivkomitees bei.

D. Revisionskommission.

Als Revisoren fungieren die Kassierer des holländischen Eisenbahnerverbandes und des holländischen Transportarbeiterverbandes. Für den Eisenbahnerverband wurde Kollege W. van Delft durch F. P. A. Landskroon ersetzt, während der Kollege H. van Dugteren auch in den beiden abgelaufenen Jahren für den Transportarbeiterverband amtierte.

E. Beiräte.

Es bestehen jetzt Beiräte für folgende Sektionen:

1. Seeleutesektion.

Vorsitzender: J. Henson (England).
Sekretär: Edo Fimmen.

Der Seeleutebeirat trat am 22. und 23. März 1928 in Genf und am 5., 6. und 7. Oktober 1929 in Cuxhaven zusammen.

2. Hafenarbeitersektion.

Vorsitzender: E. Bevin (England).
Sekretär: Edo Fimmen.

Der Hafenarbeiterbeirat hielt am 20. und 21. Februar 1928 in London und am 10. und 11. Februar 1929 in Amsterdam eine Sitzung ab.

3. Kraftfahrersektion.

Vorsitzender: A. Forstner (Österreich).
Sekretär: N. Nathans.

Eine Sitzung des Kraftfahrerbeirats wurde vom 31. Juli bis 2. August 1929 in London abgehalten.

4. Eisenbahnersektion.

Vorsitzender: C. T. Cramp (England).
Sekretär: N. Nathans.

Eine Sitzung des Eisenbahnerbeirates fand am 23. und 24. Januar 1929 in Prag statt.

Kapitel III.

Das Sekretariat der I. T. F.

Die Arbeiten für die einzelnen Sektionen — diese werden eigentlich von den selben Personen erledigt, welche die allgemeinen Arbeiten im Sekretariat verrichten müssen — haben in den letzten Jahren so an Umfang zugenommen, dass man in vielen Fällen von Arbeitsüberhäufung sprechen kann. Die Anforderungen an das Sekretariat waren, wenn man den Umfang des zu bearbeitenden Materials, das in 3 bis 5 Sprachen herausgegeben werden muss, vor allem aber den technischen Charakter der für die verschiedenen Sektionen bearbeiteten Schriftstücke in Betracht zieht, zu hoch. Wenn sich die angeschlossenen Organisationen, trotzdem mit der Vorbereitung der Konferenzen und der Beschaffenheit des vorgelegten Materials zufrieden gezeigt haben, so geht daraus hervor, dass wir imstande gewesen sind, die ausserordentlich grossen Schwierigkeiten zu bewältigen. Ferner hat die weitere Zunahme der Anzahl der angeschlossenen Organisationen zu einer grossen Vermehrung der allgemeinen Sekretariatsarbeiten geführt. Es ist begreiflich, dass gerade die neu angeschlossenen Organisationen einen regen Briefwechsel mit dem Sekretariat unterhalten und häufig um Auskunft bitten.

Vergegenwärtigt man sich, dass während der beiden abgelaufenen Jahre 12 internationale Sitzungen in verschiedenen Städten stattgefunden und darüber hinaus die internationalen Arbeitskonferenzen der Jahre 1928 und 1929 durch die Behandlung von Eisenbahner-, Hafenarbeiter- und Seeleute-Angelegenheiten viel Aufwand an Zeit und Arbeit erfordert haben, so wird man verstehen, dass wir unser Äusserstes getan und das Maximum der Arbeitsleistung erreicht, wenn nicht schon überschritten haben. Gestehen müssen wir, dass wir mit der Veröffentlichung der periodischen Publikationen bisweilen ins Gedränge geraten sind. So sehr wir dies bedauern, müssen wir zu unserer Entschuldigung anführen, dass wir die Vorbereitung von Sitzungen und Konferenzen für das Wichtigste gehalten und uns verschiedentlich dazu verpflichtet gefühlt haben, das ganze Personal für eine gewisse Arbeit geraume Zeit in Anspruch zu nehmen, mit der natürlichen Folge, dass die Arbeiten für die Publikationen liegen bleiben mussten. Dennoch glauben wir, dass sowohl die „I.T.F.“ wie der Pressebericht für die angeschlossenen Verbände, besonders für die Redaktionen der

Fachorgane Hilfsmittel gewesen sind, um sich über die Verhältnisse im Ausland eingehend zu informieren. An Wertschätzung unserer Arbeit durch angeschlossene Organisationen hat es übrigens nicht gefehlt. Nur in wenigen Jahresberichten unserer Verbände sucht man vergeblich nach einer Mitteilung über den Anschluss an die I.T.F. oder deren Tätigkeit. Und in den Zeitungen der angeschlossenen Organisationen wird öfters über die Aktionen der I.T.F. geschrieben, was nur zu einer weiteren Vertiefung der internationalen Gesinnung der Mitglieder führen kann.

A. Veröffentlichungen.

1. Organ „I.T.F.“

In den Jahren 1928 und 1929 ist die „I.T.F.“ in deutscher, englischer, französischer und schwedischer Sprache, ab 1. Januar 1929 auch in spanischer Sprache erschienen. Bekanntlich tragen die skandinavischen Organisationen selbst die Druckkosten, während die spanische Ausgabe teilweise durch die Übernahme einer grösseren Anzahl Abonnements von den spanischen und argentinischen angeschlossenen Organisationen bezahlt wird. Die Auflage betrug Ende 1929: 7.500. Die Abgabe von Freixemplaren ist wie folgt geregelt: Verbände bis zu 5.000 Mitgliedern erhalten 10 Exemplare, Verbände zwischen 5.000 und 10.000 Mitgliedern 15 Exemplare und Verbände mit mehr als 10.000 Mitgliedern 15 Exemplare für die ersten 10.000 Mitglieder und für alle weiteren 10.000 Mitglieder 5 Exemplare mehr. Der Jahresabonnementspreis ist auf hfl. 1.50 für Mitglieder und hfl. 3.— für Aussenstehende festgesetzt, wofür neben dem Monatsblatt auch die Presseberichte geliefert werden. Am 1. Januar 1930 hatten nachfolgende Organisationen die hinter ihren Namen angeführte Anzahl Abonnements übernommen:

Organisation:	Deutsch	Französisch	Englisch	Schwedisch	Spanisch
Belgischer Eisenbahnerverband	3	7	—	—	—
Bulgarischer Eisenbahnerverband	5	5	—	—	—
Dänischer Transportarbeiterverband	—	—	—	200	—
Dänischer Eisenbahnerverband	—	—	—	25	—
Dänischer Seeleuteverband	—	—	—	10	—
Dänischer Schiffsheizerverband	—	—	—	25	—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	228	—	—	—	—
Deutscher Gesamtverband	243	—	—	—	—
Finnischer Transportarbeiterverband	2	—	2	25	—
Finnischer Eisenbahnerverband	4	—	—	—	—
Französischer Transportarbeiterverband	—	1	—	—	—
Französischer Transportarbeiterverband in Strassburg	10	—	—	—	—
Französischer Eisenbahnerverband	1	6	—	—	—

Organisation:	Deutsch	Französisch	Englisch	Schwedisch	Spanisch
Französischer Eisenbahnverband in Kinkempois	—	20	—	—	—
Englischer Eisenbahnangestellten- verband	1	—	28	—	—
Holländischer Transportarbeiter- verband	27	—	—	—	—
Holländischer Eisenbahner und Strassenbahnverband	21	3	10	—	—
Luxemburgischer Eisenbahnver- band	20	—	—	—	—
Norwegischer Eisenbahnangestell- tenverband	—	—	—	25	—
Norwegischer Eisenbahnverband	—	—	—	100	—
Norwegischer Seeleuterverband	1	1	3	32	—
Norwegischer Transportarbeiter- verband	—	—	—	50	—
Österreichischer Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des Eisenbahnpersonals	360	—	—	—	—
Österreichischer Gewerkschafts- verband	30	—	—	—	—
Polnischer Eisenbahnverband	12	2	1	—	—
Spanischer Transportarbeiterver- band	—	—	—	—	33
Spanischer Eisenbahnverband	—	—	—	—	250
Tschechischer Kraftfahrerverband	32	—	—	—	—
Deutscher Transportarbeiterver- band in der Tschechoslowakei	70	—	—	—	—
Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	60	—	—	—	—
Schwedischer Verband des Bedie- nungspersonals der Schweden- Amerika-Linie	—	—	—	6	—
Schwedischer Schiffsheizerverband	—	—	—	50	—
Schwedischer Eisenbahnverband	—	—	—	401	—
Schwedischer Lokomotivführer- verband	—	—	—	50	—
Schwedischer Seeleuterverband	—	—	—	51	—
Schwedischer Transportarbeiter- verband	—	—	—	215	—
Schweizerischer Eisenbahnver- band	280	121	—	—	—
Argentinischer Eisenbahnverband	—	—	—	—	500
Kanadischer Eisenbahnangestell- tenverband	—	—	10	—	—
	1410	166	54	1265	783

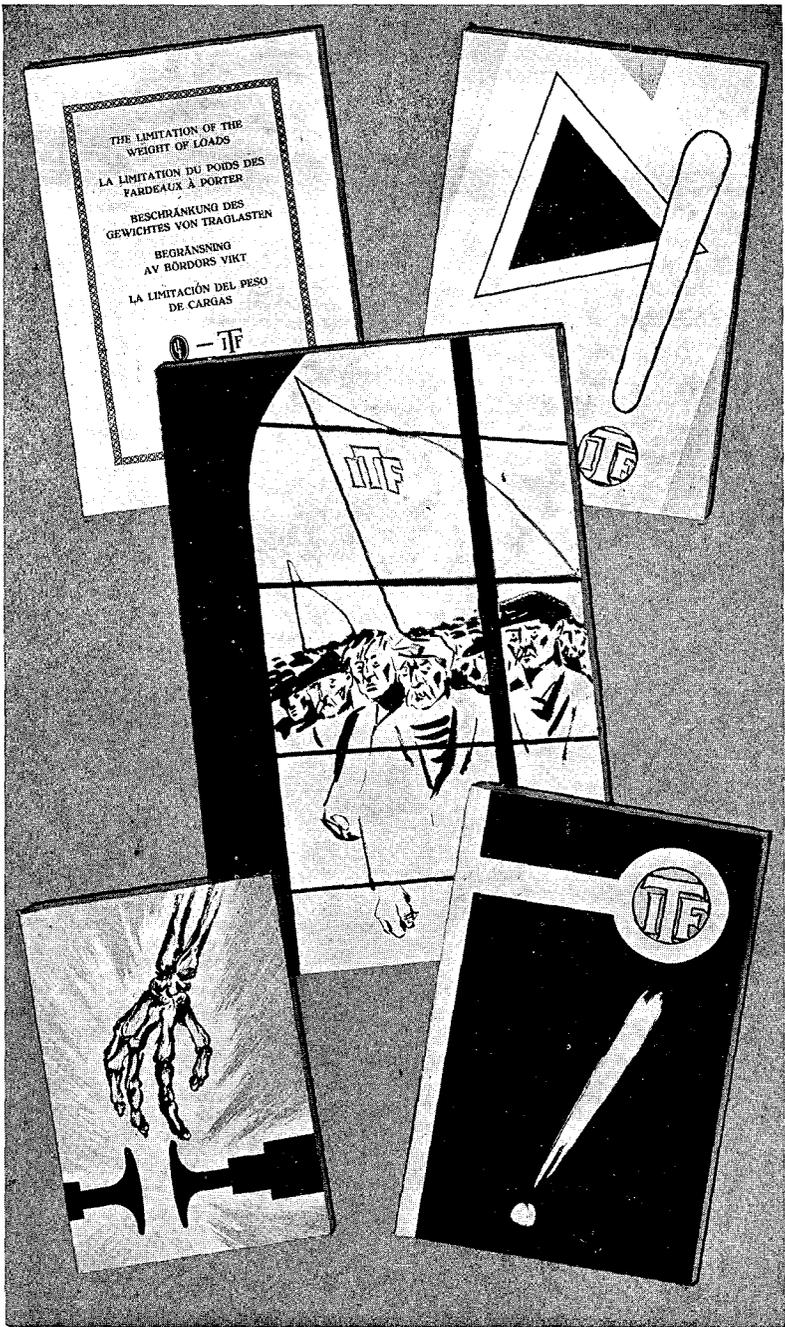
In der „I.T.F.“ wurden aufgenommen: wichtige Artikel über Aktionen der angeschlossenen Organisationen, die Resultate der durchgeführten Erhebungen, besonders zugeschnittene Artikel zur Bekämpfung des Faschismus und des Militarismus und zur Förderung der Welthilfssprache Esperanto.

* * *

Gelegentlich der 10-Jahresfeier unserer Internationale wurde eine Sondernummer der „I.T.F.“ herausgegeben. Wir baten die Mitgliedsverbände, davon eine möglichst grosse Anzahl Exemplare abzunehmen oder die Zeitung im eigenen Lande zu drucken, auf jeden Fall aber mitzuhelfen, dass möglichst viele Mitglieder ein Exemplar erhalten werden. Nachfolgende Organisationen haben die hinter ihren Namen verzeichnete Anzahl Exemplare unter ihren Mitgliedern verbreitet:

Jubiläumszeitungen	Anzahl verbreiteter Exemplare
Belgischer Eisenbahnverband	300
„ Strassenbahnverband	15.000
Bulgarischer Eisenbahnverband	3.000
Deutscher Einheitsverband der Eisenbahner	30.000
„ Verkehrsbund (Gesamtverband)	300.000
Französischer Seeleuterverband	5.000
„ Transportarbeiterverband	1.000
Englischer Eisenbahnverband	3.600
„ Eisenbahnangestelltenverband	5.000
„ Transportarbeiterverband	1.500
Holländischer Eisenbahner- und Strassenbahnverband	27.000
„ Transportarbeiterverband	25.000
Irländischer Transportarbeiterverband	2.000
Kanadischer Eisenbahnangestelltenverband	500
Luxemburgischer Eisenbahnverband	4.500
Niederl.-Indischer Eisenbahnangestelltenverband	3.000
Österreichischer Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des Eisenbahnpersonals	30.000
Österreichischer Freier Gewerkschaftsverband	20.000
Palästinischer Eisenbahnverband	100
Polnischer Eisenbahnverband	65.000
„ Transportarbeiterverband	2.000
Schweizerischer Eisenbahnverband	5.000
Tschechischer Eisenbahnverband	2.000
Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	17.000
„ Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei	6.000

Es konnten sich demnach nahezu 600.000 I.T.F.-Mitglieder ein Bild über die Tätigkeit und die Bedeutung der I.T.F. machen. Zu bedauern ist, dass mehrere Organisationen keine Möglichkeit dazu gesehen haben, so wie die in obenstehender Tabelle Aufgeführten zu verfahren.



Denkschriften der I.T.F., unterbreitet der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz — 30. Mai bis 16. Juni 1928 in Genf.

2. Pressebericht.

Ende 1928 ist der Pressebericht eingestellt worden, weil es die Absicht des Sekretariats war, die „I.T.F.“ alle 14 Tage erscheinen zu lassen. Dies hat sich aus technischen Gründen als undurchführbar erwiesen, da sich bei der Drucklegung einer Zeitung in mehreren Sprachen und in solch kurzen Abständen grosse technische Schwierigkeiten ergeben; ferner tauchen beim Drucken einer Zeitung in einer fremden Sprache allerhand andere Schwierigkeiten auf, wodurch ein regelmässiges Erscheinen in Frage gestellt wird. Ab 1. Januar 1930 ist bei monatlicher Herausgabe der „I.T.F.“ der Pressebericht jedoch wieder erschienen, nunmehr in 6 Sprachen, nämlich in: Deutsch, Englisch, Französisch, Schwedisch, Spanisch und Esperanto. Zur Herausgabe des Presseberichtes in Esperanto ist erst übergegangen worden, nachdem sich 100 Abonnenten angemeldet hatten. Die Auflage der Presseberichte beträgt 3 500.

3. Sonstige Veröffentlichungen.

Im Laufe der Jahre 1928 und 1929 sind die nachfolgenden Ausgaben erschienen:

1. Internationales Programm über die Forderungen der Berufskraftwagenlenker.

2. Die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse des Strassenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

3. Beschränkung des Gewichtes von Traglasten. (Zusammen mit der Internationalen Union der Organisationen der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genussmittelindustrie).

4. Die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen.

5. Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen.

6. Entwurf zu Internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafendarbeiter.

7. Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

8. Die Verhinderung von Eisenbahnunfällen durch die Einführung der automatischen Kuppelung.

9. Memorandum über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner Palästinas. (Nur in englischer Sprache).

B. Dokumentationsabteilung und Archiv.

Durch die Einteilung der I.T.F. in Sektionen werden die für die einzelnen Sektionen erteilten Auskünfte fortan im Berichte der Sektionen selbst aufgeführt. Es gibt aber immer noch Fragen, die allgemeiner Natur sind; Fragen über die Einrichtung der angeschlossenen Organisationen, über das Beitragsverfahren in den

verschiedenen Ländern, die Arbeitsbedingungen von ausserhalb des Transportgewerbes liegenden Arbeitergruppen, Indexziffern. Kosten der Lebenshaltung u. dgl., worüber wir auf Wunsch ebenfalls Material gesammelt haben. Die I.T.F. zählt angeschlossene Organisationen, die auch andere Gruppen als Transportarbeiter umfassen. So konnten wir z. B. dem englischen Transportarbeiterverband Auskunft über die Löhne der Glasarbeiter verschaffen. Im allgemeinen dürfen wir sagen, dass unser Sekretariat sehr viel wertvolles Material besitzt und meistens alle Anfragen ohne weiteres beantworten kann. Nötigenfalls können aber auch durch Umfrage innerhalb kurzer Zeit die gewünschten Angaben verschafft werden. In bezug auf die Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen ist eine wesentliche Besserung eingetreten, sodass unser Informationsdienst zuverlässig und schnell arbeiten kann.

Tätigkeitsbericht der Seeleutesektion.

Entwicklung.

Die Seeleutesektion, diese älteste Abteilung der in der I.T.F. organisierten Gruppen, hat sich auch während der Jahre 1928 und 1929 in befriedigender Weise entwickelt. Zwar stehen noch immer wichtige Seemannsorganisationen, oder vielmehr Seeleute aus den für den Weltverkehr wichtigen Ländern, wie Grossbritannien, Vereinigte Staaten Nordamerikas, Russland und Australien ausserhalb der I.T.F., doch der in den letzten 2 Jahren erfolgte Anschluss von nicht weniger als 11 Seemannsverbänden, machte die Seeleutesektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu dem einzigen, wirklich internationalen Verband, der von Bedeutung ist. Seit 1. Januar 1928 sind Seemannsverbände aus Kuba, Dänemark, Estland, Frankreich, Britisch-Indien, Japan, Polen (hier eigentlich ein Transportarbeiterverband, der auch Seeleute organisiert), Schweden und Spanien mit einer Gesamtmitgliederzahl von über 110.000 der I.T.F. beigetreten. Wenn man bedenkt, dass im Jahre 1922, als die I.T.F. in bezug auf ihre Mitgliederzahl einen bis dahin nicht gekannten Hochstand erreicht hatte, ihr ausser den Seeleuten in den allgemeinen Transportarbeiterverbänden Belgiens, Deutschlands und Hollands nur noch die Seeleute Norwegens angehörten — die meisten der übrigen Seemannsorganisationen waren Mitglieder der nunmehr aufgelösten *International Seafarers' Federation*, die der I.T.F. feindlich gegenüberstand — dann kann die I.T.F. und die Seeleutesektion gewiss mit Befriedigung auf die bisher geleistete propagandistische und organisatorische Arbeit zurückschauen.

Verkehr mit den angeschlossenen Verbänden.

Der Verkehr mit den einzelnen Verbänden sowie der Verkehr der Verbände untereinander gestaltete sich zu einem äusserst kameradschaftlichen. Die Schaffung des Beirates, der auch in den

letzten Jahren wiederholt tagte, hat dazu geführt, dass heute unter allen angeschlossenen Organisationen in allen Berufsfragen, hauptsächlich in der Frage der Arbeitszeitregelung, grösste Einigkeit herrscht. Die unseren Mitgliedsverbänden angehörigen Seeleute fühlen sich in immer stärkerer Masse als Mitglieder der I.T.F., was daraus hervorgeht, dass das von unserer Internationale eingeführte Seemannsabzeichen von den Seeleuten in den einzelnen Ländern sehr gerne getragen wird. Ferner stellt die internationale Legitimationsmarke, zum ersten Mal i. J. 1926 herausgegeben und darnach von Jahr zu Jahr erneuert, um in die Mitgliedsausweise der Seeleute unserer Verbände eingeklebt zu werden, ein äusserliches Zeichen der internationalen Zusammengehörigkeit dar und die Seeleute fordern sie alljährlich dringendst bei ihren Vorstandsvorständen an. Im Jahre 1928 sind 40.000 und i. J. 1929 58.000 Legitimationsmarken den Verbänden zur Verfügung gestellt worden.

Aus einer Reihe dem Sekretariat der I.T.F. zugegangenen Mitteilungen geht hervor, dass Seeleuten fremder Nationen, welche den Ausweis der I.T.F. in ihrem Mitgliedsbuche vorzeigen konnten, auf Grund dieser Tatsache Hilfe und Unterstützung bei Bruderorganisationen in anderen Ländern zuteil wurde.

Eine besondere Massnahme wurde für England getroffen, indem Kollege J. Henson, Vorsitzender der Seeleutesektion der I.T.F. sich bereit erklärte, in Cardiff, wo er seinen Wohnsitz hat, eine Informationsstelle für ausländische Seeleute einzurichten.

Werbetätigkeit für die Seeleuteorganisationen im Fernen Osten.

Im Interesse der uns angeschlossenen Seemannsverbände im Fernen Osten fanden öfters Besprechungen statt zwischen Vertretern unserer Seeleuteorganisationen in Japan und Indien; an diesen Sitzungen nahm auch ein Vertreter der uns angeschlossenen chinesischen Eisenbahnerorganisation teil. Es zeigte sich dabei, dass die uns angehörigen asiatischen Organisationen es für wünschenswert hielten, auch in den europäischen Häfen unter den Seeleuten ihres Landes, deren Schiffe europäische Häfen anlaufen, Agitation zu treiben. Mit Rücksicht darauf wurde beschlossen, zunächst die Propaganda in den englischen Häfen einzuleiten, wo erfahrungsgemäss die meisten der mit nicht-europäischen Seeleuten bemannten Schiffe anlaufen. Auf eine Bitte der I.T.F. erklärte sich die *Transport and General Workers' Union* bereit, uns den Kollegen James Henson, Vorsitzender der Seeleutesektion der I.T.F., welcher bei der genannten Organisation angestellt ist, so weit als möglich für diese gewerkschaftliche Agitation zur Verfügung zu stellen. Kollege Henson hat seither, wo es galt, hauptsächlich im Londoner Hafen, eine lebhafte Tätigkeit entfaltet. Es wurden viele Schiffe besucht, Propagandamaterial in englischer Sprache und in einigen Sprachen der Inder verteilt, einige Versammlungen abgehalten etc. Das Resultat davon war, dass in London eine Organisation der in-

dischen Seeleute gegründet wurde, die mit der Mutterorganisation in Indien in Verbindung steht.

Errichtung einer Seeleutesektion durch den englischen Transportarbeiterverband.

Als Anfang 1929 die Transport and General Workers' Union beschlossen hatte, in ihrem Verbands eine Seeleutesektion zu gründen, und die I.T.F. gebeten wurde, dabei so viel als möglich behilflich zu sein, haben wir unser Bestes getan, um den englischen Kollegen mit Rat und Tat beizustehen. Abgesehen von finanzieller Hilfe seitens unserer Internationale haben wir unsere Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände in Deutschland, Holland und Belgien veranlasst, in den Häfen von Hamburg, Rotterdam und Antwerpen für die Seeleutesektion des englischen Verbandes agitatorisch zu wirken. Kollegen, welche den betreffenden Hafen genau kannten und sprachkundig waren, wurden zu dieser Arbeit freigegeben, die Dampfbarkassen der Organisationen wurden zur Verfügung gestellt u. dgl. mehr. Diese Werbetätigkeit wurde eingestellt, nachdem zwischen der Transport and General Workers' Union und der National Seamen's Union eine Vereinbarung zustande gekommen war, nach welcher sich erstere Organisation verpflichtete, ihre Propaganda einzustellen und letztere, wieder der englischen Gewerkschaftszentrale beizutreten.

Sitzung des Beirats in Cuxhaven.

Im Frühjahr 1929 eröffnete der Deutsche Verkehrsbund in Cuxhaven ein Seemannsheim. Das Sekretariat hielt es für angebracht, dem Bund zu zeigen, wie die I.T.F. und ihre angeschlossenen Verbände diesen glücklichen Schritt einschätzen und schlug den Mitgliedsverbänden vor, ihm ein Geschenk als Beitrag zur Einrichtung des neuen Anwesens zu überreichen. Auf die Anregung der I.T.F. sind verschiedene Organisationen eingegangen.

Vom 6. bis 8. Oktober fand in Cuxhaven eine Sitzung des Beirats statt, um die Richtlinien für die Tätigkeit der Arbeitergruppe auf der maritimen Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz, die einige Tage darnach in Genf eröffnet werden sollte, festzulegen. Gelegentlich dieser Beiratssitzung eröffnet werden sollte, festzulegen. Gelegentlich dieser Beiratssitzung überreichte die I.T.F. dem Deutschen Verkehrsbund in Namen der Mitgliedsverbände einen Betrag von fl. 1500 (S. Kassenbericht) zur Verschönerung des Seemannsheimes.

Verkehr mit nicht angeschlossenen Organisationen.

Die schon von Anfang an mit den nicht angeschlossenen Organisationen angeknüpften Verbindungen wurden in den beiden verflossenen Jahren weiter unterhalten und mehr und mehr gefestigt. So ist das Verhältnis zu der englischen Seemannsorganisation, der National Seamen's and Firemen's Union, nach der Wiederauf-

nahme beim englischen Gewerkschaftskongress ein derartiges geworden, dass ihr Anschluss an die I.T.F. in nicht allzulanger Zeit im Bereich der Möglichkeit liegt. Das selbe trifft auf die Seemannsverbände Australiens und Neuseelands zu.

Verbindungen mit der Internationale der Schiffsoffiziere.

Mit der Internationale der Schiffsoffiziere unterhält die I.T.F. freundschaftliche Beziehungen. Diese Beziehungen entstanden vor allem dadurch, dass die Schiffsoffiziere, wie die unteren Klassen, an der Regelung der Arbeitszeitfrage interessiert sind. Auf dem am 7. Oktober 1929 in Genf abgehaltenen Kongress dieser Internationale war die I.T.F. durch Edo Fimmen vertreten. An der Cuxhavener Beiratssitzung der Seeleutesektion nahm ein Vertreter der Internationale der Schiffsoffiziere teil.

Die Beschäftigung von billigen farbigen Arbeitskräften auf Schiffen.

Eine andere Frage, welche auf Anregung der I.T.F. von beiden Organisationen untersucht wurde, war die Beschäftigung von farbigen billigen Arbeitskräften auf Schiffen. Nach einer gemeinsamen Sitzung der beiden Vorstände wurde ein Ausschuss eingesetzt, bestehend aus: A. Brandt, Dr. G. Seret und L. Veenstra für die Internationale der Schiffsoffiziere und J. Brautigam, Edo Fimmen und F. Köhler für die I.T.F. Diese Kommission hat die ganze Frage der Beschäftigung farbiger Arbeiter auf Schiffen, das Verhältnis dieser Arbeitskräfte zu den weissen Seeleuten und die Folgen dieser Beschäftigung für beide geprüft und einen ausführlichen Bericht ausgearbeitet, welcher den Organisationen zugesandt worden ist.

Aktionen.

Besonders die Frage der Regelung der Arbeitszeit für die Seeleute war Gegenstand der ständigen Bemühungen der Seeleutesektion. Einzelheiten über die Aktionen finden sich in Kapitel V.

Dokumentation.

Im Organ der I.T.F. sind Artikel über das Wahlrecht der Seeleute, sowie das Resultat von Erhebungen über die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute in den verschiedenen Ländern veröffentlicht worden. Auf Wunsch werden den Organisationen auch manchmal besondere Informationen zugesandt, ferner beschäftigten wir uns mit der Frage der Inspektion von Schiffen und der Festsetzung von Tiefladelinien. Die I.T.F. verfügt jetzt über alle mit den Organisationen abgeschlossenen Tarifverträge, sowie über Exemplare der in den einzelnen Ländern bestehenden Musterrollen und Speiselisten. Auch über das Seemannsrecht in den verschiedenen Ländern besitzt die Dokumentationsabteilung wertvolles Material.

Auf Ersuchen des Deutschen Verkehrsbundes hat eine Untersuchung über die in den einzelnen Ländern bestehenden Institute für Rettung von Schiffsbrüchigen stattgefunden. Es sind Angaben von Deutschland, England, Belgien, Vereinigte Staaten, Schweden, Dänemark und Spanien zu einem Bericht verarbeitet worden.

Auf der Sitzung des Seeleute-Beirates in Kopenhagen legte das Sekretariat einen Bericht über die Arbeitsbedingungen der Seeleute verschiedener Länder vor. Dieser Bericht wurde in unserem Mitteilungsblatt abgedruckt.

Auf Ersuchen des schwedischen Heizerverbandes hat eine Untersuchung über die Bemannungsskala von Fahrzeugen stattgefunden.

Tätigkeitsbericht der Eisenbahnersektion.

Mitgliederbestand.

Die Eisenbahnersektion hat an dem Mitgliederzuwachs in den Jahren, über welche sich der vorliegende Bericht erstreckt, ebenfalls ihren Anteil. Der am 1. Januar 1928 1.197.251 betragende Mitgliederbestand stieg auf 1.207.686 am 1. Januar 1929 und auf 1.272.300 am 1. Januar 1930.

Der allgemeine Teil dieses Berichtes enthält Einzelheiten über die Verteilung des Mitgliederbestandes auf die verschiedenen Gruppen, über die Neuaufnahmen, über die von den verschiedenen Verbänden gemachten Fortschritte usw.

Eisenbahnerbeirat.

Auf Vorschlag der deutschen Eisenbahner beschloss der Stockholmer Kongress die Errichtung eines Beirates für die Eisenbahnersektion, worauf das Sekretariat schon mehr als einmal gedrängt hatte. Fast alle angeschlossenen Verbände haben ein Mitglied in diesen Ausschuss gewählt.

Beziehungen zu den angeschlossenen Verbänden.

Internationale Meetings.

Mehrere internationale Eisenbahnermeetings fanden während der verflossenen Jahre statt. Wir erwähnen die Zusammenkunft, die am 1. und 2. September 1928 in Rorschach (Schweiz) zwischen den Eisenbahnern der Schweiz, Deutschlands und Österreichs stattfand, die Zusammenkunft am 14. April 1929 in Aachen, an der die deutsche, die holländische und die belgische Organisation teilnahmen, und die am 20. Oktober 1929 in Maastricht abgehaltene Tagung, bei der sich Vertreter der Organisationen Hollands, Belgiens und Deutschlands trafen. Wir sind der Auffassung, dass derartige internationale Kundgebungen von grossem Werte sind und dadurch, dass sie das Einvernehmen zwischen den Verbänden der verschiedenen Länder und die Schaffung individueller Kame-

radschaftsbande fördern, zu einer Verstärkung der internationalistischen Gesinnung beitragen helfen.

Ungarn. In einer Unterredung, die wir gelegentlich der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 mit dem Kameraden Peyer, dem Sekretär des ungarischen Gewerkschaftsbundes, hatten, sprach dieser uns u. a. von der Notwendigkeit, dem Eisenbahnerverband seines Landes Beistand zu gewähren. Alle bis jetzt (u. a. vom Internationalen Arbeitsamt und von Herrn Albert Thomas persönlich) unternommenen Bemühungen, den ungarischen Eisenbahnern das Koalitionsrecht zu sichern, sind gescheitert. Trotz aller Verfolgungen hält sich aber ein kleiner Kern des alten Eisenbahnerverbandes wacker, das Monatsblatt der Sozialdemokratischen Partei ist ihr Verbindungsmittel. Nach einer Erhebung des Kameraden Forstner an Ort und Stelle und Prüfung der Frage durch das Exekutivkomitee wurde beschlossen, Anfang 1930 eine Konferenz zwischen Vertretern der ungarischen Verbände des Transportgewerbes und der Landesgewerkschaftszentrale abzuhalten, um Mittel und Wege zur Unterstützung der ungarischen Verbände zu erörtern.

Rumänien. Der wieder ins Leben gerufene Rumänische Eisenbahnerverband hielt seinen ersten Verbandstag am 16. und 17. Juni 1929 in Bukarest ab. Um die Bemühungen der rumänischen Kameraden durch eine Kundgebung internationaler Solidarität zu unterstützen, forderten wir die angeschlossenen Verbände auf, sich auf dem Verbandstag vertreten zu lassen oder an denselben ein Glückwunsch schreiben zu richten. Die meisten Organisationen haben unserer Aufforderung Folge geleistet.

Tschechoslowakei. Gelegentlich der im Januar 1929 in Prag abgehaltenen Sitzung des Eisenbahnerbeirats fand eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der Eisenbahnerverbände der Tschechoslowakei und den Kameraden Cramp und Nathans für die I.T.F. statt, um die Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen den tschechoslowakischen Verbänden bestehen, einer Untersuchung zu unterziehen. Auf Grund dieser Zusammenkunft gab der Lokomotivführerverband (der ungefähr 99 Prozent des Lokomotivpersonals umfasst) die Erklärung ab, dass er bereit wäre, eine Arbeitsgemeinschaft mit den beiden anderen an die I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerverbänden einzugehen und dass der Vorstand auf einen Anschluss an die Landesgewerkschaftszentrale hinarbeiten würde.

Jugoslawien. Berichten aus Jugoslawien gemäss hat die von der I.T.F. dem Eisenbahnerverband dieses Landes gewährte finanzielle Unterstützung trotz der Diktatur zu einer Verbesserung der Lage dieser Organisation beigetragen.

Beziehungen zu den nichtangeschlossenen Verbänden.

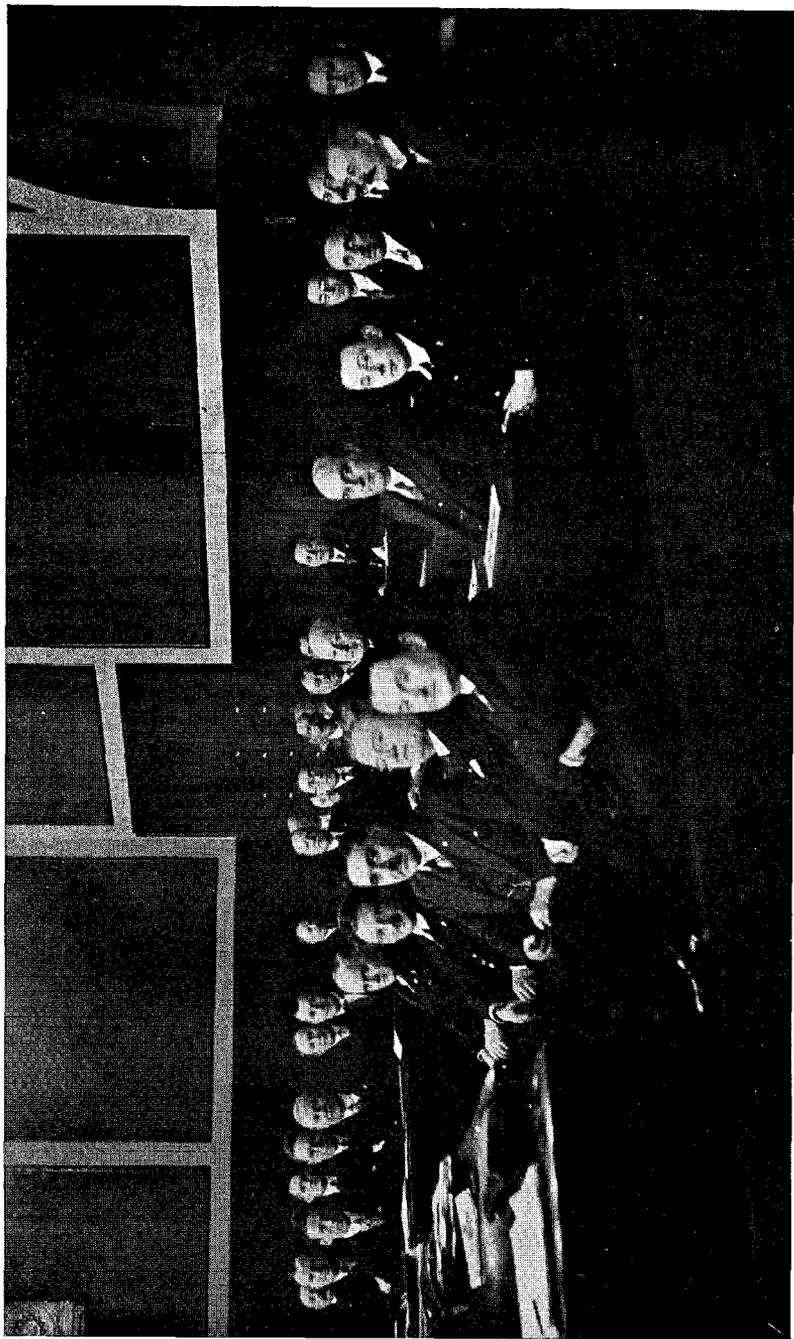
Das Sekretariat hat keine Gelegenheit verstreichen lassen, um

aufnahmefähige Organisationen zum Anschluss zu bewegen. Wir haben uns nicht auf einen blossen Briefwechsel beschränkt; es fanden auch Unterredungen mit Vertretern vieler Verbände statt.

Solche Schritte hat das Sekretariat unternommen in den Vereinigten Staaten, in Mexiko (dort bekamen wir die Spaltung innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung als starkes Hindernis zu spüren), in Brasilien, in Kuba, Uruguay, Japan, China (es gelang uns, den Eisenbahnerverband Nordchinas in unsere Internationale hereinzubringen), in Australien (wo der Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes auf dem letzten Kongress einen Antrag für den Anschluss an die I.T.F. gestellt, diesen aber aus finanziellen Gründen dann wieder zurückgenommen hat), in Chile, Paraguay, Südafrika, Frankreich, Deutschland und in den Niederlanden. Nachstehend einige nähere Mitteilungen über unsere Bemühungen in den drei letztgenannten Ländern.

Deutschland. Nach einem vorausgegangenen Schriftwechsel fand im Januar 1929 in Amsterdam eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (die ungefähr 95 % des Lokomotivpersonals umfasst) sowie Vertretern des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands und der I.T.F. statt, um über die Möglichkeit eines Anschlusses erstgenannten Verbandes an die I.T.F. zu beraten. Nach Rücksprache mit dem deutschen Einheitsverband der Eisenbahner wiesen wir darauf hin, dass der Lokomotivführerverband vor einem Anschluss sich bereit erklären müsse, eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Einheitsverband einzugehen. Die Zusammenkunft zeitigte nicht die Ergebnisse, die sie von vornherein zu versprechen schien. Der Lokomotivführerverband scheint immer noch nicht hinreichend von der Wichtigkeit einer Zusammenarbeit auf internationalem Gebiet durchdrungen zu sein, als dass man sich auf seinen baldigen Anschluss gefasst machen könnte — dies trotz der von der I.T.F. zugunsten des Personals der deutschen Eisenbahnen (anlässlich der Annahme des Reichsbahngesetzes bei dem Youngabkommen) im allgemeinen und für das Lokomotivpersonal (hinsichtlich der einmännigen Besetzung von Lokomotiven) im besonderen entfalteten Tätigkeit.

Wir müssen zu unserem Bedauern feststellen, dass der Lokomotivführerverband sich nie bemüht hat — wie dies aus den Debatten in Amsterdam gefolgert werden konnte, — den Gedanken eines Anschlusses an die I.T.F. unter seinen Mitgliedern zu propagieren. Die in seinem Organ erschienenen Artikel liessen der Tätigkeit der I.T.F. weder genügend Recht widerfahren, noch widerlegten sie die Argumente der Gegner des Anschlusses; sie bezweckten viel eher, dessen Unmöglichkeit darzulegen mit der Begründung, es sei Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnerverband als Bedingung gestellt worden. Der Verband lehnte einen von uns gemachten Vor-



Die Sitzung des Eisenbahnerbeirates in Prag vom 23. und 24. Januar 1929.

schlag, zu Anfang des Jahres 1930 eine neue Zusammenkunft zu veranstalten, ab.

Frankreich. Die im Einvernehmen mit dem französischen Eisenbahnerverband unternommenen Schritte, um einen Anschluss der Lokomotivführerföderation herbeizuführen, haben bisher zu keinem greifbaren Ergebnis geführt. Der Verbandstag der Lokomotivführerorganisation vom Jahre 1929 lehnte einen Antrag einer der Ortsgruppen auf Anschluss an die I.T.F. ab.

Niederlande. Im Einvernehmen mit dem uns angeschlossenen Verband der holländischen Eisenbahner unterbreiteten wir dem holländischen Eisenbahnbeamtenverband einen Vorschlag auf Abhaltung einer gemeinsamen Konferenz des Eisenbahnerverbandes, des Beamtenverbandes und der „neutralen“ Organisation des Eisenbahnpersonals unter Leitung der I.T.F., um eine grössere Einheit unter den organisierten Eisenbahnern Hollands zustande zu bringen. Unsere Anregung konnte wegen der Weigerung der beiden letzteren Verbände nicht verwirklicht werden.

Konferenzen und Aktionen.

Erste Sitzung des Eisenbahner-Beirats. Der Beirat der Eisenbahnersektion trat zum ersten Male in Prag am 23. und 24. Januar 1929 zusammen. Ein Beweis der Brauchbarkeit des neuen Organismus — und seine Brauchbarkeit wird mit der Zeit sicherlich noch zunehmen — wurde uns durch die Tatsache geliefert, dass er zu den der Internationalen Arbeitskonferenz, die einige Monate später in Genf zusammentreten sollte, vorzulegenden Vorschlägen sein Gutachten abgeben konnte. Die Tagesordnung der Sitzung umfasste neben anderen Fragen diejenige der Besetzung von Lokomotiven mit einem Mann, der automatischen Kupplung und die von der Internationalen Arbeitskonferenz und dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes gefassten Beschlüsse und schliesslich die Wechselbeziehung zwischen der Häufigkeit der Eisenbahnunfälle und dem Personalabbau.

40 Delegierte, die 19 Verbände aus 13 verschiedenen Ländern vertraten, wohnten der Sitzung bei. Diese befasste sich auch mit der Ausführung der Stockholmer Kongressbeschlüsse und billigte die diesbezüglichen Vorschläge des Sekretariats. Ferner nahm die Konferenz eine Entschliessung an, worin sie den italienischen Kameraden ihre Sympathie bezeugte.

Besprechung mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes.

In Ausführung der von der Prager Konferenz gefassten Beschlüsse begab sich am 27. Februar 1929 eine aus den Kameraden Jarrigion, Held (an Stelle von Bratschi, der verhindert war) und Nathans bestehende Delegation der Eisenbahnersektion zu Albert Thomas, dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, um mit ihm die Fragen der automatischen Kupplung und der einmännigen Besetzung von Lokomotiven zu besprechen und ihn zu bitten, dass

vom Internationalen Arbeitsamt unter Zugrundelegung des in Prag gutgeheissenen Fragebogens eine Erhebung hierzu eingeleitet werde. Herr Thomas sagte uns die volle Unterstützung des Arbeitsamtes zu.

Seinem Wunsch gemäss hatten die Vertreter der I.T.F. bei dieser Gelegenheit eine Zusammenkunft mit einer Delegation der Christlichen Internationale des Eisenbahnpersonals, die sich gerade in Genf aufhielt, um die Zulassung von zwei ordentlichen Mitgliedern und zwei stellvertretenden Mitgliedern in dem gemischten Ausschuss für automatische Kupplung zu erwirken. Diese Zusammenkunft zeitigte kein sofortiges Ergebnis. Nach Prüfung der Frage und nachdem wir die angeschlossenen Organisationen eingehend von der Sachlage in Kenntnis gesetzt hatten, nahm der geschäftsführende Ausschuss unserer Internationale den Standpunkt ein, dass wir den Vertretern der christlichen Internationale keinen einzigen unserer Sitze abtreten könnten, aber dass wir uns nicht gegen die Einräumung eines Sitzes widersetzen würden, falls der Verwaltungsrat eine Erweiterung des Ausschusses beschlösse. Für diesen Beschluss war die Erwägung massgebend, dass wahrscheinlich der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes trotz unserer Opposition, beschliessen würde, den Wünschen der christlichen Internationale zu entsprechen. Die Lösung wurde in der Tat in einer Erweiterung des Ausschusses gefunden, dessen Mitgliederzahl um sechs vermehrt wurde in der Weise dass der Verwaltungsrat davon drei Sitze erhielt, und die Arbeitnehmer-, die Arbeitgeber- und die Regierungsgruppe je ein Mitglied mehr.

Wir haben in der Zwischenzeit nicht unterlassen, überall, wo sich uns die Gelegenheit bot, die Übertreibung, deren sich die christliche Internationale hinsichtlich ihrer Mitgliederzahlen schuldig macht, hervorzuheben und darauf hinzuweisen, dass, obwohl die Tätigkeit dieser Internationale sozusagen gleich null ist, sie niemals einen Teil der von uns erlangten Resultate zu beanspruchen versäumt.

Gemischter Ausschuss für automatische Kupplung. Nach wiederholten dringlichen Ansuchen beim Internationalen Arbeitsamt hinsichtlich Erlangung einer möglichst schnellen Einberufung des gemischten Ausschusses für automatische Kopplung, dessen Einsetzung die Internationale Arbeitskonferenz vom Jahre 1929 beschlossen hatte, erhielten wir endlich die Mitteilung, dass die erste Sitzung am 2. Juni 1930 in Genf stattfinden solle. Wir setzten die I.T.F.-Mitglieder des Ausschusses sofort davon in Kenntnis und teilten ihnen mit, dass uns eine Vorberatung zweckmässig erscheine. Diese Konferenz fand am Tage vor der Ausschusssitzung statt. Wenn wir uns auch durchaus darüber klar sind, dass noch viel getan werden muss, glauben wir doch behaupten zu dürfen, dass die Einberufung dieses Ausschusses als erster Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung unseres Zieles betrachtet werden

darf: das Mitbestimmungsrecht des Eisenbahnpersonals auf internationalem Gebiet.

Verschiedene Aktionen. (Hinsichtlich Einzelheiten und sonstiger Bewegungen sei auf das Kapitel „Aktionen“ des allgemeinen Berichtes verwiesen).

In dem gleichen gedanklichen Zusammenhange können wir auf die Bemühungen der I.T.F. zur Unterstützung der Bestrebungen der deutschen Eisenbahner hinweisen. So haben wir dem Unterausschuss, der sich mit der Anpassung des Deutschen Reichsbahngesetzes an die vertragsmässigen Bedingungen des Youngabkommens zu befassen hatte, die Auffassung der organisierten Eisenbahner dargelegt.

Ferner können wir unsere Vorstellungen bei den britischen Behörden zugunsten der Eisenbahner in Palästina erwähnen.

Ein Versuch, für das Eisenbahnpersonal Einfluss auf internationalem Gebiet zu erwirken, d. h. seine Meinung in einem Arbeitgebermilieu, nämlich auf der Madrider Tagung der Internationalen Vereinigung des Kongresses der Eisenbahnen, zur Geltung zu bringen, hatte nicht den erhofften Erfolg. Wir haben infolgedessen eine andere Methode gesucht und gefunden, um auf die Forderungen der Arbeiter aufmerksam zu machen: die Abhaltung einer eigenen Konferenz unmittelbar vor dem Unternehmerkongress. Wir sind überzeugt davon, dass es uns bei unseren weiteren Bemühungen zwecks möglichst enger Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Verbänden gelingen wird, auch eine Anerkennung dieses Rechtes der Eisenbahner durchzusetzen. Die Geschichte wird die Verwaltungen und die Regierungen gelehrt haben, dass kein Widerstand die Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung aufzuhalten vermag und dass sie mit der Zeit doch gezwungen sind, die von den Eisenbahnern zur Wahrung ihrer Interessen frei gewählten Verbände anzuerkennen. Wenn dies bereits in nationaler Hinsicht so ist, dann gilt dies mit noch grösserem Rechte international, denn immer mehr werden die die Eisenbahnwelt betreffenden wichtigen Angelegenheiten von nationalen auf internationale Körperschaften zur Entscheidung übertragen. Die I.T.F. wird nicht ruhen, bis sie dem Eisenbahnpersonal das Mitbestimmungsrecht gesichert hat.

Bei diesen Erwägungen ist zugleich für uns die Wendung bestimmend, die die von uns eingeleitete Bewegung zugunsten des Personals der Schlaf- und Speisewagen zu nehmen scheint. Obwohl die Internationale Schlafwagensgesellschaft einen durchaus internationalen Charakter hat, lehnt sie es nicht nur kategorisch ab, sich in Verhandlungen mit der I.T.F. als der zuständigen internationalen Organisation ihres Personals einzulassen, sondern auch — ausser in Deutschland, wo sie gesetzlich dazu gezwungen ist —, die Organisationen ihrer Angestellten anzuerkennen. Der Widerhall, den die Tätigkeit der I.T.F. beim Personal gefunden hat, ist

ein Anzeichen dafür, dass wir schliesslich den Sie davontragen werden.

Um vollständig zu sein, wollen wir hier die Liebenswürdigkeit des Sekretariates der Internationalen Vereinigung des Kongresses der Eisenbahnen erwähnen, das Exemplare der für die Sitzung in Madrid angefertigten Berichte zu unserer Verfügung stellte, sowie auch die Französische Nordbahngesellschaft, die uns auf unsere Bitte ihren Film über das Funktionieren der Kupplungsstange sandte.

Dienst für Beschaffung von Auskunft und Material.

Während der verflossenen Periode war das Sekretariat nach Massgabe seiner Mittel bestrebt, die angeschlossenen Organisationen in ihrem täglichen Kampfe durch Beschaffung der Auskünfte, deren sie bedurften, zu unterstützen. Es hat dies vermittelt seiner periodischen Organe, durch die Veröffentlichung von Berichten und den Ergebnissen von Erhebungen und durch die bestmögliche Beantwortung der Bitten um Auskünfte, die ihm zuzingen, vollbracht. Die weiter unten aufgeführte Liste kann eine ungefähre Vorstellung über den Umfang der geforderten Auskünfte vermitteln.

Unsere Materialsammlung hat sich allmählich derart erweitert, dass wir jetzt häufig in der Lage sind, aus unserem eigenen Archiv die verlangten Auskünfte zusammenzustellen. Es ist erforderlich, dass alle Verbände uns dabei unterstützen, indem sie immer die von ihnen erbetenen Informationen liefern, uns von Fall zu Fall die Texte neuer Dienstanweisungen und interessanter Vorschriften zuzenden und regelmässig unsere Fragebogen beantworten, selbst wenn dies ein bisschen Mühe und Arbeit bedeutet. Sie müssen einsehen, dass wir bei der Aufstellung eines ins Einzelne gehenden Fragebogens gute Gründe dazu haben und dass wir unser möglichstes tun, um den Organisationen nutzlose Arbeit zu ersparen. Allgemein gesprochen kann man sagen, dass die Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen besser wird. Wir müssen dem aber hinzufügen, dass wir beim Lesen mancher Bitten um Auskünfte zuweilen den Eindruck haben, dass man unsere Publikationen nicht allzugründlich liest, denn schon mehr als einmal wurden wir um Auskunft über Gegenstände gefragt, über die wir bereits ausführliche Berichte veröffentlicht haben.

Dies erweckt in uns den Eindruck, als hätten wir die grosse Arbeit, die die Redaktion und die Veröffentlichung von Fragebogen sowie die Ausarbeitung der Antworten und der ihrerseits in mehrere Sprachen übersetzten Berichte erfordern, nutzlos geleistet.

Erteilte Auskünfte.

Es wurden auf diesbezügliche Bitte den nachstehend in Klam-

mern angeführten Verbänden Auskünfte über folgende Fragen erteilt:

Elektrifizierung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten (Holländischer Eisenbahnverband).

Vergünstigungen für Eisenbahner, die auswärts übernachteten müssen (Australischer Eisenbahnverband).

Eisenbahnerlöhne in Ländern, wo allgemeine Eisenbahnverbände bestehen, sowie Auskünfte über die Tätigkeit dieser Verbände für verschiedene Eisenbahnergruppen (Einige Eisenbahnverbände der Vereinigten Staaten).

Anwendung der passiven Resistenz im Eisenbahnbetrieb (Einige angeschlossene Verbände).

Arbeitsbedingungen der russischen Eisenbahner (Holländischer Eisenbahnverband).

Arbeitsbedingungen der Gepäckträger auf den holländischen Bahnhöfen (Internationales Arbeitsamt).

Adressen von Eisenbahngesellschaften in Grossbritannien und in den Vereinigten Staaten (Holländischer Eisenbahnverband).

Aufbau und Tätigkeit des Zwischenstaatlichen Handelsausschusses in den Vereinigten Staaten (Verband der englischen Eisenbahnbeamten).

Schlichtungsausschüsse in Australien und den Vereinigten Staaten (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands).

Erwerbung von Immobilien sowie von den Gewerkschaften geschaffene soziale Einrichtungen (Griechischer Eisenbahnverband).

Die internationale Organisation der Eisenbahner vor dem Kriege (Internationale des Post-, Telegraphen- und Telephon-Personals).

Betriebsform der kanadischen Eisenbahnen (Belgischer Eisenbahnverband).

Methoden der ärztlichen Untersuchungen bei den europäischen Eisenbahnen (Indischer Gewerkschaftsbund).

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahn Telegraphisten (Tschechoslowakischer Eisenbahnverband).

Verpachtung bestimmter Eisenbahndienstzweige an private Unternehmungen (Französischer Eisenbahnverband).

Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Russischer Eisenbahnverband).

Arbeitsbedingungen der Gepäckträger im Dienst der Linie Hoek van Holland—Harwich (Holländischer Transportarbeiterverband).

Ausbildung des Lokomotivpersonals für die elektrische Zugförderung (Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals).

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Spanischer Eisenbahnverband).

Die auf das Lokomotivpersonal anwendbaren Disziplinarmaßnahmen (Holländischer Eisenbahnverband).

Rationalisierungsmethoden bei der Eisenbahn (Französischer Eisenbahnverband).

Die dem Rangierpersonal hinsichtlich der Arbeitskleidung gewährten Vergünstigungen (Holländischer Eisenbahnverband).

Die Personalvertretung in den Verwaltungsräten der Eisenbahngesellschaften (Holländischer Eisenbahnverband).

Die Lage des Zugführers in verschiedenen Ländern (Holländischer Eisenbahnverband).

Die Struktur und die Satzungen der Internationalen Vereinigung des Eisenbahnkongresses (Dänischer und Norwegischer Eisenbahnverband).

Die Gewerkschaftsorganisation in Europa (All-Indischer Eisenbahnverband).

Die Berufsschulung des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Griechischer Eisenbahnverband).

Sicherheitsmassnahmen der Eisenbahnen verschiedener Länder (Kamerad Bidégaray, Mitglied des Exekutivkomitees der I.T.F.).

Sonderurlaub für Gewerkschaftsfunktionäre in verschiedenen Ländern (All-Indischer Eisenbahnverband).

Adressen von Auskunftsstellen über Arbeiterprobleme (All-Indischer Eisenbahnverband).

Ärztliche Untersuchungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Eisenbahnverband Palästinas).

Gehälter und Arbeitsbedingungen des Personals im Verwaltungsdienst der französischen und belgischen Eisenbahnen (Englischer Eisenbahnbeamtenverband, anlässlich der Anfrage eines jungen englischen Beamten, der zeitweilig in der Verwaltung der französischen oder belgischen Eisenbahnen beschäftigt zu werden wünschte).

Vergleichende Tabelle bezüglich der Länge der Eisenbahnnetze, der Gesamtzahl der Arbeiter, der gewerkschaftlichen Organisation des Personals, der sozialen Versicherungen und der Löhne (All-Indischer Eisenbahnverband).

Die gewerkschaftliche Organisation des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Argentinischer Eisenbahnverband).

Reisevergünstigungen für Eisenbahner in europäischen Ländern (Dänischer Eisenbahnverband).

Löhne der Eisenbahner in den wichtigsten europäischen Ländern (Eisenbahn-Telegraphistenverband der Vereinigten Staaten).

Nachdem Professor Edgar Milhaud in Genf sich bereit erklärt hatte, für uns einen Artikel über die Entnationalisierungstendenzen der Eisenbahnen zu schreiben, haben wir ihm auf seine Bitte alles Material verschafft, worüber wir zu diesem Thema verfügten.

Über die Durchführung des Youngabkommens und die Einwen-

dungen der deutschen Eisenbahner gegen das Dawesabkommen haben wir zum Gebrauch der französischen und belgischen Eisenbahner sowie des Kameraden Jouhaux einen ausführlichen Bericht ausgearbeitet.

In Vorbereitung sind Berichte oder Erhebungen über nachstehende Fragen:

Die Arbeitsbedingungen des Verwaltungspersonals bei den Eisenbahnen;

Die Berufsschulung des Lokomotivpersonals;

Die Einmann-Lokomotive;

Die sich aus dem vermehrten Gebrauch von Kraftfahrzeugen ergebende Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals.

Das Sekretariat stellte auch sehr eingehende Berichte auf, die der in Prag im Januar 1929 abgehaltenen Sitzung des Beirats der Eisenbahnersektion und der im Oktober 1929 in Paris stattgefundenen Internationalen Konferenz des Schlafwagen- und Speisewagen-Personals unterbreitet wurden.

In Ausführung eines Beschlusses der Prager Konferenz hat das Sekretariat im April d. J. einen ausführlichen Fragebogen über die Sicherheit auf den Eisenbahnen versandt, der aber nur von einigen Verbänden beantwortet wurde. Das gesammelte Material wurde dem Kameraden Bidégaray als Grundlage für den Bericht, den er der Madrider Internationalen Konferenz erstatten sollte, zur Verfügung gestellt.

Verschiedenes.

Ein neuer Feind? Wir berichteten vor einiger Zeit über die Gründung einer Materialsammelstelle durch verschiedene Eisenbahnbeamtenverbände. Damals gaben wir der Meinung Ausdruck, dass dieses Büro sich als unfähig erweisen würde, praktische Arbeit zu leisten, und dass es nur eine internationale Sammelstätte reaktionärer Elemente werden könne. Die Ereignisse haben uns Recht gegeben. Keinerlei praktische Arbeit wurde von diesem Büro geleistet; dessen Tätigkeit kann schwerlich ernst genommen werden und es ist sicherlich nicht die Zeit und Geld wert, das darauf verwandt wird. Wir würden uns hier deshalb nicht besonders mit diesem Büro beschäftigen, wenn es nicht in letzter Zeit Beschlüsse gefasst hätte, die wert sind, nochmals erwähnt zu werden.

Diejenigen Eisenbahnbeamten, die einen klaren Begriff über ihre Bedürfnisse haben, würden keinen Augenblick daran denken, sich gesondert neben der internationalen Organisation des Eisenbahnpersonals, nämlich der I.T.F., zu organisieren, so dass solche Neuanschlüsse, wie sie die das Internationale Büro zu verzeichnen hat, auf so wenig fortschrittliche und reaktionäre Gruppen beschränkt geblieben sind wie die Verbände der Beamten von Bayern, Preussen, Danzig und Ungarn. Diese Angliederungen hatten notwendiger Weise einen reaktionären Einfluss auf die Entwicklung der Organisation.

weshalb man sich über die Haltung dieses Büros während der im Jahre 1929 in Budapest abgehaltenen Konferenz anlässlich des zehnten Jahrestages des Ungarischen Beamtenverbandes nicht zu wundern braucht. Die Vertreter des Internationalen Büros benutzten die Gelegenheit, um den ungarischen Behörden ihre Komplimente über die bei den ungarischen Eisenbahnen herrschende bewundernswerte Disziplin auszusprechen, und das zu einer Zeit, wo unsere österreichischen Kameraden in einen Kampf auf Leben und Tod gegen die faschistischen Elemente ihres Landes verwickelt waren, die ihrerseits durch die reaktionären faschistischen Elemente Ungarns unterstützt wurden. Sie versprachen bei dieser Gelegenheit, im Auslande für die Sache des ungarischen Nationalismus Propaganda zu machen. Ferner beschloss die Tagung des Büros, sich künftig in gleicher Weise mit der gewerkschaftlichen Organisation anderer Gruppen des Eisenbahnpersonals zu befassen, was so zu verstehen ist, dass eine neue Internationale der Eisenbahner neben der I.T.F. errichtet würde.

Dieser Fall kennzeichnet deutlich die arbeiterfeindliche Haltung dieser Herrn, und wir wundern uns nur darüber, dass Mitglieder der französischen und holländischen Beamtenverbände, die sich als fortschrittlich ausgeben, keinen Protest gegen ein so reaktionäres Betragen, das doch zugleich durch ihren Namen gedeckt wurde, vernehmen lassen. Wir haben in den in der holländischen, französischen und belgischen Presse veröffentlichten Artikeln die Aufmerksamkeit auf diese Treibereien des Internationalen Büros der höheren Beamten hingelenkt. Wir haben auch unsere Bemühungen fortgesetzt, um die höheren Eisenbahnbeamten mit modernen und gesunden gewerkschaftlichen Auffassungen zu durchdringen und ihnen klar zu machen, dass sie mehr als alle anderen Personalgruppen der Entwertung früher besser besoldeter Funktionen ausgesetzt sind sowie dass eine einheitliche Aktion und Zusammenarbeit aller Gruppen gleichermassen in ihrem Interesse liegt. Die Kameraden des englischen Beamtenverbandes gewähren uns zu diesem Zweck ihre von uns ausserordentlich geschätzte Mithilfe. In der «I.T.F.» vom 15. September 1929 veröffentlichten wir einen Artikel des Kameraden Lathan zu dieser Frage, und dieser Artikel wurde von mehreren gewerkschaftlichen Organen sowohl in Europa wie ausserhalb Europas übernommen. Wir sind überzeugt, dass auf die Dauer ein richtigeres Verständnis der wirklichen Lage sich schliesslich doch Bahn brechen wird.

Persönliche Beziehungen zwischen unseren Mitgliedern. Auf dem Stockholmer Kongress hatten wir schon Gelegenheit, darauf hinzuweisen, dass unsere Bemühungen, Besuche von Mitgliedern angeschlossener Verbände im Auslande, Austausch von Mitgliederkindern usw. zu organisieren, nicht von Erfolg gekrönt waren. Nur in sehr geringem Masse hat man unserem Aufruf Folge geleistet.

Wir bedauern umso mehr diese Sachlage, da die uns von Zeit

zu Zeit zugehenden Briefe uns in unserer Auffassung bestärken, dass hier eine nützliche Arbeit zu verrichten wäre, die viel dazu beitragen würde, die Bande internationaler Kameradschaft zu verstärken. Dank der Mitwirkung einiger Kameraden konnten wir in einigen besonderen Fällen vermitteln.

Bericht der Kraftfahrersektion.

Innere Organisation.

Seit der ersten Sitzung des Beirats dieser Sektion im Dezember 1927 zu Paris wurde ein gut Stück Arbeit verrichtet und entsprechend der Bedeutung der sich schnell entwickelnden Kraftwagen- und Kraftverkehrsindustrie einerseits und der Kraftfahrergewerkschaften andererseits die Grundlage zu der weiteren Tätigkeit des Sekretariats geschaffen.

Mitgliederbestand.

Im allgemeinen Bericht finden sich Angaben über die Anzahl der der I.T.F. angeschlossenen Kraftfahrer. Bedauerlicherweise sind nicht alle angeschlossenen Organisationen in der Lage, den Bestand genau anzugeben, sodass wir uns manchmal mit Schätzungen zufrieden geben müssen. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass die Kraftfahrersektion rasch zunimmt. Zwei Länder haben sich angeschlossen, nämlich Estland und Lettland, und in allgemeinen sind die Organisationen der Kraftfahrer und die Kraftfahrersektionen der Transportarbeiterverbände im steten Wachsen begriffen. Während die Mitgliederzahl der Kraftfahrersektion am 1. Januar 1928 110.000 betrug, war sie ein Jahr später auf mehr als 140.000, am 1. Januar 1930 auf beinahe 160.000 gestiegen.

Ausbau der Sektion.

Zweifelsohne wird die zu erwartende weitere Aufwärtsbewegung und Entwicklung der Verbände an das Sekretariat der I.T.F. noch grössere Anforderungen bei Erledigung seiner Arbeit für die verschiedenen Transport- und Verkehrsarbeitergruppen der Chauffeure stellen. Die Kraftfahrer werden u. a. Gesetzen auch jener international ausgearbeiteten und noch weiter auszubauenden Gesetzgebung über den Kraftverkehr unterstellt, bei deren Schaffung sie früher nicht den geringsten Einfluss, nicht das geringste Mitspracherecht geltend machen konnten. In dieser Hinsicht ist nach dem Eingreifen der I.T.F. und deren Kraftfahrersektion in letzter Zeit eine geringe Besserung spürbar. Heute können die Kraftfahrer auf internationalen Konferenzen, z. B. auf den Tagungen des Verkehrsausschusses des Völkerbundes und Konferenzen des Internationalen Arbeitsamtes ihre Stimme erheben. Doch wir haben noch lange nicht erreicht, was wir erreichen müssen, nämlich das unumschränkte Mitbestimmungsrecht und bis dahin wird noch sehr viel Arbeit zu leisten sein.

Heute schon, wo wir die internationale Gesetzgebung mit den uns zur Verfügung stehenden bescheidenen Mitteln zu beeinflussen versuchen, muss das Sekretariat den damit zusammenhängenden Fragen beständige Aufmerksamkeit schenken, um im Interesse der Kraftverkehrsarbeiter einen Schritt vorwärts zu kommen. Die bedeutende Mehrleistung des Sekretariats im Vergleich zu früher ist nicht vorübergehender Art. Im Gegenteil, wir müssen angesichts der gewaltigen Ausbreitung des Kraftverkehrsgewerbes und der international getroffenen und noch zu treffenden Massregeln mit einer stetigen weiteren Ausbreitung unseres Arbeitsfeldes rechnen.

Selbstverständlich kennt das Sekretariat der I.T.F., welches für diese Entwicklung und die ihm daraus erwachsenden Verpflichtungen hinsichtlich der zu leistenden Arbeit volles Verständnis hat, auch die sich bei dieser Pflichterfüllung ergebenden grossen Schwierigkeiten, denn es hat nicht nur für die Chauffeure, sondern auch für eine Reihe anderer Gruppen zu arbeiten, die ihrerseits an das Sekretariat hohe Anforderungen stellen, wie die Eisenbahner, Hafendarbeiter und Seeleute.

Auf internationalem Gebiete, z. B. in Genf, beim Internationalen Arbeitsamt, in der Internationalen Arbeitskonferenz oder in anderen Völkerbundsinstanzen beschäftigt man sich immer mehr mit diesen Gruppen. Die Folge davon ist, dass auch die Arbeiten des Sekretariats der I.T.F. für alle diese ihr angeschlossenen Gruppen in jeder Hinsicht umfangreicher werden. Vor allem darf man dabei nicht vergessen, mit welchen besonderen Schwierigkeiten es durch die Verschiedenheit der Sprachen zu kämpfen hat. Selbst für den einfachsten Bericht müssen Angaben aus verschiedenen Sprachen (manchmal aus Gesetzbüchern und Verordnungen) zusammengetragen, verarbeitet und wiederum in mehrere Sprachen übersetzt werden.

Und bei dieser Tätigkeit dürfen wir die Folgen einer solchen Entwicklung nicht aus dem Auge verlieren. Für die Leitung des Sekretariats heisst es auch: regieren ist voraussehen. Es wäre unverantwortlich, würden wir nicht beizeiten auf den Gang der Entwicklung hinweisen. Dies ist daher in der vom 31. Juli bis 1. August 1929 in London abgehaltenen Sitzung des Kraftfahrerbeirats der I.T.F. geschehen, die folgenden Beschluss über den Aufbau des Sekretariats für Angelegenheiten des Kraftfahrwesens fasste:

„Der Kraftfahrerbeirat stellt fest, dass das Büro der I.T.F. trotz hingebungsvollen Wirkens im Sinne der gestellten Aufgaben nur sehr schwer und oft nur durch Zurückstellung anderer wichtiger Arbeiten die das Kraftfahrwesen betreffenden Angelegenheiten zu erledigen vermag. Es wird der Befürchtung Ausdruck verliehen, dass dieser Zustand in Zukunft eine Verschlimmerung erfahren wird, so dass darunter nicht nur die Erledigung der laufenden Arbeiten leiden wird, sondern dass

dringende und wichtige Dinge im Interesse der Gesamtorganisation nicht rechtzeitig erledigt werden könnten. Der Kraftfahrerbeirat kann daher nicht verlangen, dass wegen der für ihn zu leistenden Arbeiten andere Arbeiten für die Gesamtheit der Transportarbeiter zurückgestellt werden und würde es als schädlich empfinden, wenn die Angelegenheiten des Kraftfahrewesens wegen Überfülle von Arbeit zurückgestellt werden müssten. Der Beirat ist vielmehr der Meinung, dass die internationale Kraftfahrerbewegung dem Sekretariat noch mehr Pflichten auferlegen wird, als dies bisher der Fall war.

Der Kraftfahrerbeirat stellt deshalb an das Exekutivkomitee und den Generalrat der I.T.F. die Bitte, diese Sache erörtern zu wollen und im Einvernehmen mit den Leitungen der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen jene Mittel bereitzustellen, die erforderlich sind, um das Sekretariat, der I.T.F. so auszugestalten, dass die Arbeiten der beruflichen Abteilung der Kraftfahrerangelegenheiten erledigt werden können, ohne dass die Erledigung der Arbeiten des Zentralsekretariats dadurch eine Verzögerung erfahren müssen oder umgekehrt."

In der am 2. und 3. November 1929 abgehaltenen Sitzung des Exekutivkomitees wurde beschlossen, die Organisationen darüber zu hören, ob sie bereit sind, einen Sonderbeitrag für die *Ausbreitung des Sekretariats* zu leisten. Die meisten Verbände, welche darauf geantwortet haben, waren gegen einen Sonderbeitrag; nötigenfalls müsste der gewöhnliche Beitrag erhöht werden.

Mitteilungen über die angeschlossenen Organisationen.

Belgien.

Der belgische Transportarbeiterverband hat im Jahre 1928 eine Kraftfahrerabteilung gegründet. Diese Abteilung entwickelt sich in erfreulichem Masse; auf ihrem ersten Jahreskongress sprach Kamerad Sormani vom holländischen Verband über die Bedeutung des internationalen Forderungsprogrammes der I.T.F.

Tschechoslowakei.

In der Tschechoslowakei ist zwischen dem Kraftfahrer-Verband und dem Verband der Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr über die Organisierung der Kraftfahrer ein Streit entstanden. Anlässlich einer Sitzung des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Prag fand dort Mitte Mai 1929 eine Besprechung zwischen Vertretern der beiden Organisationen statt, in welcher Kollege Fimmen als Vertreter der I.T.F. den Vorsitz führte. Es wurde beschlossen, dass beide Verbände ihre Beschwerden konkret zusammenfassen sollen, damit diese später in einer gemeinsamen Konferenz mit Vertretern der gewerkschaftlichen Landeszentrale geprüft werden können.

Nach einem ausgedehnten Briefwechsel wurde die gemeinsame

Konferenz auf Ende Februar 1930 einberufen. Wir haben auf die Abhaltung dieser Besprechung angedrungen, weil durch die Agitation beider Organisationen das gegenseitige Verhältnis stets gespannter wurde. Obwohl es in dieser Konferenz zu einer Art Waffenstillstand kam, verschärften sich die Gegensätze allmählich immer mehr, sodass sich unsere Exekutive im Jahre 1930, nachdem sie sich mit dem Fall beschäftigt hatte, für die Schaffung einer Einheitsorganisation für alle Transportarbeiter in der Tschechoslowakei aussprach. Besprechungen zwischen den betreffenden Verbänden und den beiden gewerkschaftlichen Landeszentralen sind dieserhalb noch im Gange.

Spanien.

Die rührige Gewerkschaft der Strassenverkehrsarbeiter in Madrid (*Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y limitrofes*), die mit ihren 7.500 Mitgliedern bis Ende 1928 der I.T.F. angehörte, gab Anfang 1929 bei der Gründung der *Federación Nacional del Transporte Urbano e Interurbano* ihre Einzelmitgliedschaft auf. Die neue Föderation, welcher die *Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y limitrofes* angehört, ist der I.T.F. mit einem Gesamtbestand von 12.000 Mitgliedern angeschlossen.

Beziehungen mit nicht angeschlossenen Verbänden.

Portugal.

Mit dem Kraftfahrerverband Südportugals, Sitz Lissabon, haben wir wegen des Anschlusses an die I.T.F. einen Briefwechsel gepflogen. Laut der letzten Mitteilung des Verbandes wird sich eine von der diesjährigen Generalversammlung ernannte Kommission zu der Anschlussfrage auszusprechen haben.

Holland.

Nach Rücksprache mit dem uns angeschlossenen holländischen Transportarbeiterverband haben wir der holländischen Gewerkschaft der Privatchauffeure, die Mitglied des holländischen Gewerkschaftsbundes ist, auf eine diesbezügliche Anfrage mitgeteilt, dass es wünschenswert sei, dass der Anschluss durch eine Verschmelzung der beiden Verbände erfolge.

Propaganda.

Im allgemeinen haben wir unsere Bemühungen, um die noch ausserhalb der Reihen der I.T.F. stehenden Kraftfahrerverbände zum Anschluss zu bewegen, fortgesetzt.

Einen kurzen Bericht über die Arbeiten der Pariser Beiratssitzung sowie den Text des internationalen Forderungsprogrammes haben wir den Kraftfahrerverbänden der Vereinigten Staaten, den Verbänden in Mittel- und Südamerika, denjenigen Australiens, Neuseelands, und Südafrikas zugeschiedt und sie im gemeinsamen Inter-

esse aller Transportarbeitergruppen zum Anschluss an die I.T.F. aufgefordert. Dies hat zu einem Briefwechsel mit einigen dieser Organisationen geführt, bis jetzt aber, Kuba ausgenommen, noch keine endgültigen Resultate gezeitigt.

Bewegungen.

Bezüglich unserer Aktionen für
das Internationale Forderungsprogramm,
die Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe
von Kraftfahrzeugen und
das Mitbestimmungsrecht auf internationalen Konferenzen
zur gesetzlichen Regelung des Kraftverkehrsgewerbes
verweisen wir auf den allgemeinen Bericht.

Sitzung des Beirats der Kraftfahrersektion im Jahre 1929.

Vom 31. Juli bis 2. August d. J. tagte im *Transport House*, dem Verbandsgebäude der *Transport and General Workers' Union* in London der Kraftfahrer-Beirat unter dem Vorsitz des Genossen A. Forstner, Österreich, Mitglied des Exekutivkomitees.

Vertreten waren 13 Organisationen aus Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Österreich, Schweden, Dänemark, Norwegen, Belgien, Holland und der Tschechoslowakei mit insgesamt 139.339 Mitgliedern.

Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte:

1. Tätigkeitsbericht des Sekretariats.
2. Bericht des Kollegen Guinchard über die Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr des Völkerbundes (6. Session), abgehalten vom 13. bis 17. November 1928 in Paris.
3. Aufstellung eines internationalen Programmes über die Verkehrsregelung.
 - I. Die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen (Redner: A. Reitz, Deutschland);
 - II. Die Zeichengebung beim Tag- und Nachtverkehr (Redner: A. Henderson, England);
 - III. Verkehrs- und Warnungsschilder (Redner: C. Sormani, Holland).

Ein Bericht über diese Sitzung ist in der „I.T.F.“ vom 15. August 1929 erschienen. Sie hat unseres Erachtens ihren Zweck vollauf erfüllt. Besonders erwähnt sei die freundliche Aufnahme, welche die englischen Kollegen der Konferenz bereitet haben. Sie gaben ihr Gelegenheit, sich bei einer Rundfahrt in London mit der praktischen und durch eine Rede des Verkehrsministers Morrison auf der Konferenz selbst mit der theoretischen Lösung des Verkehrsproblems vertraut zu machen. Die Sitzungsteilnehmer besuchten ferner die vorbildliche Chauffeurschule der Londoner *General Omnibus Company*.

Es wurde beschlossen, die nächste Beiratssitzung in Berlin abzuhalten.

Unterstützung von Mitgliedern angeschlossener Verbände, die sich vorübergehend im Ausland aufhalten.

Da seitens der Verbände Bedenken bezüglich der praktischen Durchführung des Pariser Beiratsbeschlusses über die Unterstützung von Mitgliedern im Ausland geltend gemacht wurden, beschäftigte sich die Londoner Beiratssitzung von neuem mit dieser Angelegenheit. Forstner wurde von dieser beauftragt, einen bis in alle Einzelheiten gehenden Entwurf zu einer Vereinbarung zwischen den Mitgliedsverbänden auszuarbeiten, der gelegentlich eines Kongresses des Deutschen Verkehrsbundes im Oktober 1929 von den dort anwesenden Beiratsmitgliedern besprochen und darnach vom Sekretariat unseren Mitgliedsverbänden zur Kenntnisnahme und Rückäußerung zugesandt wurde.

Gewerkschaftliche Organisierung der Kraftwagenführer.

Die Beiratssitzung hat sich auch mit den Bemühungen des Sekretariats zur Ausführung des Stockholmer Kongressbeschlusses über die Organisationsform beschäftigt, wonach alle Kraftfahrer sich in Verbänden organisieren sollen, welche der I.T.F. angehören.

Diese Entschliessung ist im September 1928 allen angeschlossenen Organisationen zugesandt worden mit der Bitte, sich in dem angedeuteten Sinne zu verwenden. Obgleich uns nur wenige Verbände geantwortet haben, scheint die Entwicklung in diesem von uns gewünschten auch der sozialen Entwicklung entsprechenden Sinne zu gehen.

Auf Antrag der schwedischen Transportarbeiterorganisation beauftragte die Konferenz das Sekretariat, zur weiteren praktischen Verwirklichung der Stockholmer Entschliessung eine Übersicht über die Organisationsformen der Kraftfahrer in den einzelnen Ländern zusammenzustellen. Diese Übersicht ist laut Beschluss den Verbänden mit einer Empfehlung zur Kenntnisnahme übermittelt worden. Sie wird endgültig auf der nächsten Kraftfahrerkonferenz, die internationale Richtlinien zu dieser Sache aufstellen soll, geprüft werden.

Erhebung über die Unterstützungseinrichtungen für Kraftfahrer.

Auf die von uns vorgenommene Erhebung über die Unterstützungseinrichtungen der Kraftfahrer haben geantwortet:

- die belgischen Transportarbeiter,
- die deutschen Transportarbeiter (Gesamtverband),
- die englischen Kleinhandelsangestellten,
- die französischen Transportarbeiter,
- die lettländischen Kraftfahrer,
- die norwegischen Transportarbeiter,

die österreichischen Transportarbeiter
(Gewerkschaftsverband).
die schwedischen Transportarbeiter,
die schweizerischen Transportarbeiter,
die Kraftfahrer in der Tschechoslowakei,
die deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei.

Informations- und Dokumentationsdienst.

Monatszeitschrift und Pressebericht.

Die Berichterstattung über Ereignisse, welche die Kraftfahrer interessieren, nahm sowohl in der Monatszeitschrift „I.T.F.“ als auch im Pressebericht einen beträchtlichen Raum ein. Es ist nicht genau festzustellen, inwieweit sich die Mitglieder durch ihr Interesse für unsere Veröffentlichungen veranlasst gesehen haben, ein Abonnement zu nehmen. Auf jeden Fall aber darf in dieser Beziehung noch eine Besserung eintreten.

* * *

Ausser den Berichten für Konferenzen (allein für die Londoner Beiratssitzung wurden in jeder Sprache — Englisch, Französisch, Deutsch und Schwedisch — über 30 Folioseiten hergestellt) und unseren an anderer Stelle erwähnten Arbeiten und Aktionen haben wir den Mitgliedsverbänden Auskünfte über folgende Fragen übermittelt:

- Die Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer in Belgien (für den tschechoslowakischen Kraftfahrerverband);
- Die Kraftverkehrsgesetzgebung in Holland (für die selbe Organisation);
- Die Versicherung für die englischen Kraftdroschkenführer (Selbstfahrer) (für den deutschen Verkehrsbund);
- Das Taxameter-System im Güterverkehr von Paris und Kopenhagen (für den Deutschen Verkehrsbund);
- Die Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in den bedeutendsten Städten Europas (für die spanischen Kraftfahrerverbände und später auch für die Kraftfahrerorganisation in Havanna).
- Die rechtliche Stellung (Rechtshilfe, Entschädigung bei Unglücksfällen etc.) der Kraftfahrer in verschiedenen Ländern (für den schwedischen Transportarbeiter-Verband);
- Die Gesetzgebung über den Frachtautoverkehr in verschiedenen Ländern (für die englische Transportarbeiter-Organisation);
- Die Verschmelzung der Berliner Verkehrsunternehmen (für die englische Transportarbeiter-Organisation);
- Die Arbeitsbedingungen der südafrikanischen Kraftwagenführer (für den Deutschen Verkehrsbund);
- Aufgabe der bestehenden Fachzeitschriften für das Kraftfahrwesen in den verschiedenen Ländern und Beschaffung der Sat-

zungen der Transportarbeiterverbände für ihre Kraftfahrerabteilungen (für den belgischen Transportarbeiterverband);

— Die Einrichtung der I.T.F., ihre Tätigkeit für die Kraftfahrer und die Organisationsformen dieser Gruppe in Europa (für den Kraftfahrerverband von Havanna);

— Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn in Grossbritannien (für den Holländischen Transportarbeiterverband);

— Löhne der Kraftfahrer in verschiedenen Ländern (für die skandinavische Transportarbeiter-Föderation);

— Massnahmen zur Fahrscheinkontrolle auf Omnibussen (holländischer Eisen- und Strassenbahnerverband);

— Die Abstinentenbewegung unter den Kraftfahrern in Schweden (für den Deutschen Verkehrsbund, jetzt Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs).

Tätigkeitsbericht der Strassenbahnersektion.

Die Strassenbahner sind eine der wenigen Berufsgruppen, bei denen sich anscheinend noch nicht das Bedürfnis geltend gemacht hat, berufliche Fragen in einem Beirat oder durch Sonderkonferenzen zu behandeln.

In der Berichtsperiode hat das Sekretariat seine Bemühungen, nichtangeschlossene Verbände zum Anschluss an die I.T.F. zu veranlassen, fortgesetzt. Wir haben weiterhin in unseren Veröffentlichungen Artikel und Notizen gebracht, die für die Strassenbahner von Interesse und ihnen bei ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit von Nutzen sind.

Am 1. Januar 1930 betrug der Mitgliederstand der Sektion ca. 150.000 Köpfe, gegenüber 127.881 am 1. Januar 1928.

Es ist eine Besonderheit der internationalen Bewegung der Strassenbahner, dass sie teilweise je nach der Form des Unternehmens, in dem sie beschäftigt sind, gespalten ist. Während zur I.T.F. Verbände von Strassenbahnern im Dienste privater und auch vieler kommunaler Betriebe gehören, ist ein Teil der kommunalen Strassenbahnbediensteten der Internationale des Personals öffentlicher Betriebe angeschlossen. Ohne uns in die nationalen Organisationsverhältnisse der Strassenbahner einmischen zu wollen — es handelt sich hier um eine Grenzfrage, deren Entscheidung wir lieber den betreffenden nationalen Verbänden überlassen —, halten wir es für wünschenswert, dass sie in einer einzigen internationalen Körperschaft vereinigt sind. Dies hat sich auch schon in der Vergangenheit als notwendig erwiesen. In diesem Zusammenhang können wir auf unsere Kampagne gegen die Einführung des Einmannwagens hinweisen. Bei dieser Kampagne war ein einheitliches Vorgehen von grösster Bedeutung und aus diesem Grunde luden wir die Internationale des Personals öffentlicher Betriebe zu

unserer Brüsseler Strassenbahnerkonferenz ein, die u. a. auch dieses Problem zu behandeln hatte. Wir hofften, uns über eine einheitliche Aktion einigen zu können, was aber nicht geschah. Die Notwendigkeit dazu wird sich aber mit der Ausdehnung der internationalen Bestrebungen auf allen Gebieten umso stärker geltend machen.

Möglicherweise darf die kürzliche Verschmelzung des Deutschen Verkehrsbundes mit dem deutschen Staats- und Gemeindearbeiter-Verband, womit der nationalen Spaltung ein Ende gemacht wurde, als erster Schritt zur internationalen Einheit betrachtet werden. In diesem Zusammenhang ist es von Interesse, mitzuteilen, dass Kollege Müntner aus Berlin, Generalsekretär der Internationale des Personals öffentlicher Betriebe auch ein Angestellter des neuen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs ist. Auf der gemeinsamen Konferenz vom Oktober 1929 zu Berlin, auf welcher die Verschmelzung vollzogen wurde, hat Kollege Nathans als Vertreter der I.T.F. die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass es in nicht allzuferner Zukunft möglich sein werde, die Strassenbahner in Gemeinde- und privaten Betrieben auch international zu vereinigen.

Ausser den in unserer Zeitung und in unserem Pressebericht veröffentlichten Informationen, haben wir auf Verlangen einzelnen Organisationen Auskunft über folgende Fragen gegeben:

Verschmelzung der Berliner Verkehrsunternehmungen (für den englischen Transportarbeiterverband);

Arbeitsbedingungen der belgischen Strassenbahner (für den Verband der Bediensteten bei der Strassenbahngesellschaft von Riga, einer belgischen Unternehmung);

Sozialgesetzgebung in Holland und Deutschland (für den mexikanischen Strassenbahnverband);

Strassenbahnerlöhne in verschiedenen Ländern (für die skandinavische Transportarbeiter-Föderation);

Kontrollverfahren für Strassenbahn- und Omnibusschaffner in den wichtigsten Städten Europas (für den holländischen Eisenbahner- und Strassenbahnverband);

Disziplinarwesen bei den Wiener und Berliner Strassenbahnen (für den belgischen Verband der Strassen- und Kleinbahnbediensteten);

Feier des 1. Mai durch die Strassenbahner (für die Deutsche Gewerkschaftskommission in der Tschechoslowakei).

Der häufigen Wiedergabe einer in unserer Zeitung erschienenen Artikelserie über den Wettbewerb zwischen Strassenbahn und Omnibus nach zu schliessen hat diese allgemeine Aufmerksamkeit erweckt.

Im Juli 1930 fand in Warschau ein Kongress des Internationalen Vereins der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraft-

fahrtunternehmen statt, die Tagesordnungspunkte waren aber derart, dass sie keine Schritte unsererseits rechtfertigten.

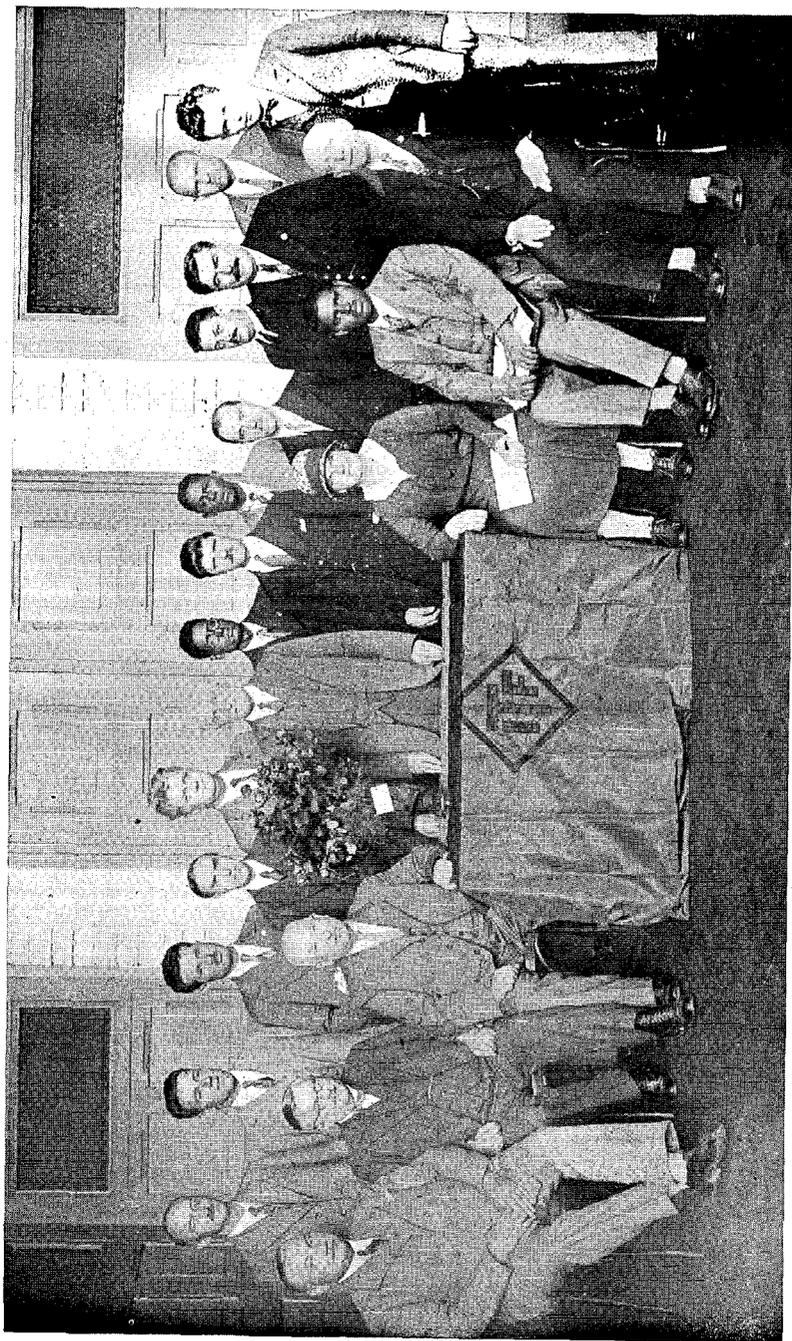
In einem auf dem Kongress dieses Internationalen Vereins in Rom gehaltenen Vortrag hat der Geschäftsführer der städtischen Strassenbahn Arnheim (Holland) den Strassenbahnschaffnern in bezug auf ihre Ehrlichkeit einen Schandfleck angehängt. Wir teilten dem holländischen Verband der Eisenbahner und Strassenbahner den Inhalt des Vortrages mit, worauf er den Geschäftsführer durch einen Vertreter im Gemeinderat von Arnheim zur Rede stellte und die Angelegenheit auch in der Presse zur Sprache brachte. Der Geschäftsführer erwiderte darauf, es sei nicht seine Absicht gewesen, einen Zweifel in die Ehrlichkeit der Schaffner zu setzen und im französischen Text seines Vortrages sei seine Meinung nicht genau wiedergegeben.

Auf eine Beschwerde der Münchner Ortgruppe des Deutschen Verkehrsbundes schrieben wir dem Verband der kommunalen Strassenbahner in Kopenhagen, dass er unwissentlich einen reaktionären Strassenbahnnerverband zu einer seiner Versammlungen eingeladen hat. Da solche Fehler vor allem unter den Strassenbahnern oft vorkommen, sahen wir uns durch diesen Vorfall veranlasst, unsere Mitgliedsverbände in einem Rundschreiben davor zu warnen, mit unbekanntem Organisationen in Verbindung zu treten.

Tätigkeitsbericht der Hafenarbeitersektion.

Die Sektion der Hafenarbeiter ist wohl die Sektion der I.T.F., welche in der letzten Geschäftsperiode die geringste Anzahl neuer Organisationen zu verzeichnen hat. Dass die Mitgliederzahl der angeschlossenen Organisationen und damit der Mitgliederbestand der Hafenarbeitersektion unserer Internationale nur unbedeutend gestiegen ist, dürfte mit der herrschenden Weltkrise, die sich an erster Stelle bei den Hafenarbeitern geltend macht, im Zusammenhang stehen. Als neue Mitgliedsorganisationen für die Sektion der Hafenarbeiter sind der polnische Transportarbeiterverband (Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej), der auch Hafenarbeiter organisiert, sowie zwei Organisationen auf Kuba (Gremio de Estibadores y Braceros de la Marina und Unión General de Organizaciones Obreras Marítimas) zu betrachten.

Dessen ungeachtet hat die Hafenarbeitersektion in der vergangenen Geschäftsperiode wichtige Arbeit geleistet. Auf Grund eines Beschlusses unseres im September 1926 in Paris abgehaltenen Vollkongresses wurde die Einsetzung eines Beirats beschlossen. In der ersten Sitzung des Beirats der Hafenarbeiter vom 27. und 28. Februar 1927 in Rotterdam wurde Kollege Bevin vom englischen Transportarbeiterverband zum Vorsitzenden gewählt, während der Generalsekretär der I.T.F. mit der Führung der Sekretariatsgeschäfte betraut wurde. Es wurde dort beschlossen,



Die I.T.F.-Gruppe auf der XII. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf. (30. Mai—21. Juni 1929).

eine umfassende Erhebung über die Schutzgesetzgebung für die Hafendarbeiter in den verschiedenen Häfen Europas durchzuführen. Am Anfang der Geschäftsperiode war die Vorarbeit bereits geleistet; es sind die in den einzelnen Ländern bestehenden gesetzlichen Bestimmungen eingeholt, in die verschiedenen Sprachen übersetzt und ein Vorentwurf zu einer internationalen Schutzgesetzgebung ausgearbeitet worden. Am 20. und 21. Februar 1928 fand in London unter dem Vorsitz des Kollegen Bevin eine weitere Sitzung des Beirats der Hafendarbeitersektion statt, um den Entwurf zu verbessern und ihn in seiner endgültigen Fassung anzunehmen. Auf dieser Tagung waren die Hafendarbeiterverbände folgender Länder vertreten: Grossbritannien, Deutschland, Irland, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden und Rumänien. Es wurde beschlossen, den einmütig angenommenen Vorentwurf, in dem die Verantwortung für die Sicherheit, die Qualifikationen der Hafendarbeiter, die Beförderung zur Arbeit, erste Hilfeleistung und Lebensrettung, sanitäre Einrichtungen, Unterkunftsräume, gemischte Sicherheitsausschüsse, Schutzgeländer, Beleuchtung, Zugänge und Notausgänge, Bau und Prüfung der maschinellen Anlagen, Gerüste, Tawe, Getriebe etc., sichere Arbeitslast, Schutzvorrichtungen an den maschinellen Anlagen, Arbeitsmethoden beim Laden und Löschen, Handhabung gefährlicher oder schädlicher Lasten usw. usw. in erschöpfender Weise behandelt wurde, dem Internationalen Arbeitsamt und allen in Betracht kommenden Arbeitgeberverbänden und Regierungen zuzuschicken und eine energische Bewegung für die Schaffung einer internationalen Schutzgesetzgebung für Hafendarbeiter in die Wege zu leiten. Ein Heft, das den Entwurf in englischer, deutscher, französischer, schwedischer und spanischer Sprache enthielt, wurde in tausenden von Exemplaren verbeitet.

Das Resultat war, dass die noch im selben Jahre abgehaltene Internationale Arbeitskonferenz der Frage der Unfallverhütung für Hafendarbeiter ein besonderes Augenmerk widmete. Unter der Führung des Vorsitzenden der Hafendarbeitersektion wurde seitens der Delegierten und technischen Berater, welche von den betreffenden Mitgliedsorganisationen der I.T.F. entsandt waren, sowie ferner durch eine geschickt angeordnete Ausstellung der I.T.F. — diese hatte als einzige internationale Organisation etwas derartiges in Genf veranstaltet — über die Gefahren für Hafendarbeiter in Wort und Bild die Notwendigkeit einer internationalen Schutzgesetzgebung für die Hafendarbeiter in den Vordergrund gerückt. Die Arbeitskonferenz wurde gewissermassen als Plattform benutzt, um die Forderungen der verschiedenen in der I.T.F. organisierten Transportarbeitergruppen auf ausreichenden internationalen Arbeiterschutz geltend zu machen.

Das oben erwähnte Heft mit dem Vorentwurf wurde allen Delegierten und technischen Beratern zugestellt und es wurde von der Konferenz beschlossen, die Frage der Unfallverhütung für Hafendar-

arbeiter auf der 1929 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz besonders zu behandeln, sowie den von der I.T.F. eingereichten Entwurf bei Aufstellung des Fragebogens, der den Regierungen zugestellt werden sollte, als Richtschnur zu nehmen und den Entwurf selbst dem Fragebogen als Empfehlungsentwurf beizufügen. Dies wurde erreicht, obwohl die Arbeitgeber alles mögliche taten, um die Arbeit zu sabotieren und das Zustandekommen des Beschlusses zu verhindern. Ihr Hauptziel war dabei die Abtrennung aller die Unfallschutzeinrichtungen auf Schiffen betreffenden Fragen und deren Verweisung an die Paritätische Maritime Kommission; sie gingen sogar so weit, dass sie die Konferenz demonstrativ verliessen und ihre weitere Mitarbeit verweigerten, um tags darauf aber wieder zurückzukehren und ihre Sabotage weiter zu treiben. Die zwischen der Arbeitskonferenz vom Mai/Juni 1928 und derjenigen vom Juni 1929 gelegene Zeit — letztere Konferenz hatte den Entwurf zu einer internationalen Schutzgesetzgebung für die Hafendarbeiter endgültig zu behandeln und dessen Wortlaut evtl. festzulegen — benutzten die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen zu einer grosszügigen Kampagne. Um u. a. zu prüfen, welche Haltung die Arbeitnehmergruppe bei der nächsten Arbeitskonferenz einzunehmen hätte, hat der Beirat am 10. und 11. Februar 1929 in Amsterdam eine Sitzung abgehalten. Diese hat beschlossen, die angeschlossenen Organisationen aufzufordern in ihren Ländern auf die Notwendigkeit einer internationalen Gesetzgebung zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Hafendarbeiter hinzuweisen und eine Vertretung der Hafendarbeiter auf der Internationalen Arbeitskonferenz zu verlangen. Das Ergebnis dieser Massnahme zeigte sich, als auf der Arbeitskonferenz im Juni 1929 der vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeitete Entwurf zur Verhandlung stand. Ein grosser Teil der Arbeitnehmerdelegierten und technischen Berater dieser Konferenz bestand wieder aus Vertretern von I.T.F.-Organisationen unter Leitung des Kollegen Bevin. In tagelangen, manchmal auch Abende und Nächte langen Kämpfen gelang es nicht nur, die Versuche der Arbeitgebervertreter auf Verschlechterung des Entwurfes zum Scheitern zu bringen, sondern denselben in gewissen Teilen den Forderungen der Hafendarbeiter gemäss zu verbessern. Das Endergebnis war, dass die Arbeitskonferenz mit 84 gegen 22 Stimmen eine internationale Konvention annahm, die im grossen und ganzen mit dem im Entwurfe der Hafendarbeitersektion Geforderten übereinstimmte.

Sofort nach Annahme des Übereinkommens hat das Sekretariat der I.T.F. den angeschlossenen Organisationen anheimgegeben, in ihren Ländern tatkräftig für die Ratifizierung und praktische Anwendung desselben zu wirken und sich dafür einzusetzen, dass etwaige bereits bestehende schlechtere Gesetze den internationalen Bestimmungen entsprechend abgeändert werden.

Bei der Drucklegung dieses Berichtes liegt nur von Schweden eine

Nachricht vor, dass die Konvention vom Parlament ratifiziert worden ist. Die in verschiedenen anderen Ländern unternommenen ernstesten Schritte, z. B. in Grossbritannien, Deutschland und Holland, lassen eine baldige Ratifizierung erhoffen.

Propaganda in Algerien und Tunis.

Weil die französische Hafearbeiterorganisation wenigstens numerisch schwächer ist als die Hafearbeiterverbände in den anderen an der Nordsee liegenden Ländern, beschloss der Hafearbeiterbeirat, der französischen Organisation bei ihrer Propaganda behilflich zu sein. Die französische Föderation ihrerseits war bereit, zur Stärkung der Organisation eine lebhaftere Werbetätigkeit zu entfalten. Nach gegenseitiger Fühlungnahme wurde beschlossen, eine Propagandatour durch möglichst viele, von der französischen Organisation erfasste Hafenstädte in Nordafrika und im eigentlichen Frankreich zu unternehmen. Die deutsche, die holländische und die schwedische Transportarbeiterorganisation haben der I.T.F. die dazu benötigten Mittel zur Verfügung gestellt.

Im Oktober 1928 traten Vignaud, Sekretär der französischen Hafearbeiter-Föderation, Filiol, Sekretär des Bezirks Marseille und Finmen, Generalsekretär der I.T.F. die Propagandatour an. Zunächst sollten die Häfen von Algerien und Tunis und darnach die wichtigsten Häfen Frankreichs am Mittelmeer, am atlantischen Ozean, am Kanal und an der Nordsee bearbeitet werden. Es kamen daher zuerst die algerischen und tunesischen Hafenplätze Oran, Moustaganem, Algier, Philippeville, Bône, Tunis, Sousse und Sfax an die Reihe. In durchweg gut besuchten Versammlungen wurde vor zum grössten Teile inländischen Hafearbeitern und Seeleuten gesprochen und direkt und indirekt konnten den französischen Hafearbeiter- und Seeleuteorganisationen rund 2.000 neue Mitglieder zugeführt werden.

Während des Aufenthaltes in Tunis fand dort ein Streik der der französischen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Strassenbahner um den Achtstundentag statt. Auf Ersuchen der lokalen Organisation sprachen der Generalsekretär der I.T.F. und die beiden Delegierten des französischen Hafearbeiterverbandes wiederholt in Streikversammlungen mit dem Ergebnis, dass es zu Verhandlungen kam, die zu einem vollen Sieg der streikenden Strassenbahner führten.

Nach Frankreich zurückgekehrt, stellte es sich heraus, dass die beabsichtigte Propagandatour durch die französischen Häfen nicht mehr möglich war, weil die Führer der französischen Hafearbeiter-Föderation sofort ihre ganze Zeit einem grossen Hafearbeiterstreik in Bordeaux widmen mussten. Der Generalsekretär der I.T.F. sprach aber noch in einer Streikversammlung in Bordeaux und in einer Versammlung von Hafearbeitern und anderen Transportarbeitern in Nantes.

Er vereinbarte mit den französischen Genossen, dass er für das Organ der französischen Hafendarbeiterorganisation eine Artikelserie schreiben werde, worin nicht nur die Entwicklung der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Organisationen eingehend geschildert, sondern ganz besonders auch auf die Notwendigkeit einer gründlichen Umgestaltung der französischen Organisationen, auf die Notwendigkeit einer stärkeren Zentralisation und einer wesentlichen Beitragserhöhung hingewiesen werden sollte. Diese Artikelserie, die auch in den Zeitungen der französischen Eisenbahner, Seeleute und übrigen Transportarbeiter Aufnahme fand, ist noch nicht abgeschlossen.

Kapitel IV

Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen.

Die Beziehungen zu den angeschlossenen Organisationen waren in der abgelaufenen Berichtsperiode ausgezeichnet. Reibungen sind überhaupt nicht vorgekommen. Im Gegenteil, die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen und dem Sekretariat hat fast nie zu Wünschen übrig gelassen. Einem Auftrag des Stockholmer Kongresses entsprechend hat das Sekretariat die Meinungen der angeschlossenen Organisationen über die Errichtung eines internationalen Unterstützungsfonds eingeholt. Eine grosse Mehrheit sprach sich gegen die Errichtung eines solchen Fonds aus und meinte, dass die I.T.F. auch in Zukunft Gelder für bestimmte Zwecke durch Aufrufe sammeln muss. Wir verkennen die Schwierigkeiten, welche die Errichtung einer obligatorischen Streikkasse oder eines Hilfsfonds mit sich bringen würde keineswegs, glauben aber dennoch, dass der jetzige Zustand, nämlich dass im allgemeinen immer wieder dieselben Organisationen beisteuern, unbefriedigend ist.

Nicht unerwähnt darf hier bleiben, dass eine grosse Anzahl angeschlossener Organisationen, welche die überwiegende Mehrheit der angeschlossenen Mitglieder vertreten, sich bereit erklärt haben, zur Propaganda in den ausser-europäischen Ländern im Jahre 1930 hfl. 0.01 und für das Jahr 1931 hfl. 0.01½ Extra-Beitrag zu leisten. Diese Tatsache zeugt von einer Anhänglichkeit an die I.T.F. und von dem Wunsche, die für die Ausdehnung unserer Internationale und die Organisierung der Transportarbeiter in andern Ländern nötigen Mittel zu verschaffen.

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

Wir erhielten Einladungen zu den nachstehend aufgeführten Kongressen von angeschlossenen Organisationen, waren jedoch nicht immer in der Lage, einen Vertreter zu entsenden. In solchen Fällen haben wir ein Begrüssungsschreiben geschickt. Wie übrigens aus der Liste hervorgeht, gibt es immer noch Verbände, die vergessen, die I.T.F. zu ihrem Kongress einzuladen und sie über das Datum ihrer Kongresse zu informieren, obwohl die Satzungen der I.T.F. dies zur Pflicht machen. Zur Förderung der persönlichen Verbindungen und im Interesse einer erspriesslichen internationalen Zusammenarbeit legen wir Wert darauf, dass nicht nur die I.T.F., sondern auch die ausländischen Schwesterorganisationen Einladungen zu den Kongressen erhalten.

Kongresse und Kundgebungen der angeschlossenen Organisationen.

Datum:	Organisation:	Kongressort:	I.T.F. vertreten von:
2. März 1928	Palästinischer Eisenbahnverband	Tel Aviv	—
3.-4. März 1928	Lettländischer „	Riga	—
12.-13. „ „	Estländischer „	Reval	—
17.-18. „ „	Französischer „ (Compagnies Secondaires)	Paris	—
22. „ „	Griechischer Eisenbahnverband	Volos	—
31. „ „	„	„	—
1. April „	Luxemburgischer „	Luxemburg	—
28.-29. „ „	Polnischer „	Lodz	—
28.-29. „ „	„ Kraftfahrerverband	Lodz	—
3.-5. Mai „	Finnischer Eisenbahnverband	Helsingfors	—
10.-12. „ „	Französischer „	Toulouse	P. Moltmaker
12.-14. „ „	Belgischer „	Brüssel	H. J. v. Braambeek
13.-19. „ „	Schwedischer „	Stockholm	N. Nathans
21.-24. „ „	Englischer Eisenbahnangestelltenverband	Bridlington	—
22.-25. „ „	Argentinischer Eisenbahnverb.	Buenos Aires	—
3. Juni „	Schweizerischer Transportarbeiterverband	Bern	—
14.-16. „ „	Dänischer Eisenbahnverband	Helsingör	—
17.-23. „ „	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	Frankf. a. M.	N. Nathans
23.-25. „ „	Belgischer Strassenbahnverb.	Brüssel	Edo Fimmen
28.-30. „ „	Holländischer Transportarbeiterverband	Rotterdam	Edo Fimmen
1.-7. Juli „	Schwedischer Transportarbeiterverband	Stockholm	Edo Fimmen
28.-29. „ „	Eisenbahnverb. von Bengalen	Kalkutta	—
11.-14. Aug. „	Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei	Falkenau	Edo Fimmen
12.-18. „ „	Deutscher Verkehrsbund	Leipzig	Edo Fimmen
12.-15. „ „	Rumänischer Transportarbeiterverband	Constantza	—
15.-16. Sept. „	Belgischer „	Brügge	—
28. Okt. „	Holländischer „ (Abt. Kraftfahrer)	Utrecht	N. Nathans
22.-23. Nov. „	All-Indischer Eisenbahnverband	Jharria	—
26.-30. „ „	Spanischer „	Barcelona	M. Bidégaray
10. Febr. 1929	Dänischer Transportarbeiterverband	Kopenhagen	—
11. „ „	Griechischer Seeleuteverband	Piraeus	—
14.-16. „ „	Französischer Seeleuteverband	Paris	—
25. „ „	Dänischer Verband des Bedienungspersonals	Kopenhagen	—
2.-3. März „	Tschechischer Kraftfahrerverband	Prag	Holek (Österreich)
24. „ „	Ungarischer Transportarbeiterverband	Budapest	—
1. April „	Spanischer „	Madrid	—
14.-16. „ „	Jugoslawischer Eisenbahnverb.	Zagreb	—

Datum:	Organisation:	Kongressort:	I.T.F. vertreten von:
14. April 1929	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (Internationales Ländertreffen)	Aachen	P. Tofahrn
20.-22. „ „	Luxemburgischer Eisenbahnerverband	Luxemburg	Edo Fimmen
24.-25. „ „	Niederl.-Indischer Eisenbahngestelltenverband	Bandoeng	—
6.-9. Mai „	Englischer Eisenbahngestelltenverband	Blackpool	Edo Fimmen
18.-20. „ „	Tschechischer Eisenbahnerverband	Prag	P. Moltmaker
7.-8. Juni „	Norwegischer Lokomotivführerverband	Hamar	—
7.-9. „ „	Lettländischer Eisenbahnverb.	Riga	—
9.-11. „ „	Österreichischer Freier Gewerkschaftsverband	Wien	Edo Fimmen
16.-17. „ „	Rumänischer Eisenbahnerverband	Bukarest	N. Nathans
26.-29. „ „	Polnischer „	Warschau	Edo Fimmen
29.-30. „ „	Schweizerischer „	Bern	—
1. Juli „	Englischer „	Southampton	—
7. „ „	Norwegischer Transportarbeiterverband	Bergen	Edo Fimmen
25.-27. „ „	Skandinavischer „	Helsingfors	Edo Fimmen
18. August „	Dänischer Schiffsheizerverband	Kopenhagen	—
9. Sept. „	Kanadischer Eisenbahnerverband	Moncton	—
13.-15. „ „	Französischer Transportarbeiterverband	Paris	Edo Fimmen
13.-15. „ „	Französischer Hafendarbeiterverband	Paris	Edo Fimmen
14.-16. „ „	Französischer Seeleuteverband	Paris	Edo Fimmen
30. „ und			
1.-3. Okt. „	Holländischer Eisenbahnverb.	Utrecht	Edo Fimmen
8.-9. „ „	Deutscher Verkehrsbund (Gesamtverband)	Berlin	N. Nathans

Im allgemeinen wurde den angeschlossenen Organisationen bei ihren Kongressen eine I.T.F.-Fahne mit ihrem Verbandsabzeichen in der oberen linken Ecke überreicht. Dieses Geschenk wussten die Organisationen stets zu schätzen und wir hoffen, dass die Delegationen zu internationalen Veranstaltungen und bei jeder sich bietenden Gelegenheit ihre Fahnen mitnehmen werden.

B. Errichtung einer Seemannssektion durch die Transport and General Workers' Union.

Siehe Bericht über die Seeleutesektion.

C. Einigungsverhandlungen in der Tschechoslowakei.

Siehe Bericht über die Eisenbahnersektion.

D. Abzeichen.

Obwohl das Abzeichen der I.T.F. noch längst nicht von allen Mitgliedern getragen wird, haben wir davon bereits eine ansehnliche Anzahl verkauft. Insgesamt sind an die Organisationen geliefert worden:

Anzahl verkaufte Abzeichen bis Ende 1929.

Land	Organisation	Allgem. Abz.	Eisenb. Abz.	Seel. Abz.	Kraftf. Abz.	Binnensch. Abz.
Britisch Indien	Bengalische Eisenbahner	300	—	—	—	—
Dänemark	Eisenbahner	—	175	—	—	—
"	Lokomotivpersonal	—	10	—	—	—
"	Schiffsheizer	700	—	1000	—	—
Deutschland	Gesamtverband	300	—	100	2500	50
"	" (Ortsgr. Cuxh.)	—	—	250	—	—
"	Einheitsverband	—	1500	—	—	—
Finnland	Transportarbeiter	—	—	800	100	350
"	Eisenbahner	—	340	—	—	—
Frankreich	Transportarbeiter	70	—	—	80	—
"	Eisenbahner	100	550	—	—	—
Griechenland	Eisenbahner	—	50	—	—	—
Grossbritannien	Kleinhandelsangestellte	—	—	—	132	—
"	Eisenbahnkanzlisten	—	24	—	—	—
"	Transportarbeiter	—	—	50	72	50
Holland	Transportarbeiter	2500	—	1900	800	950
"	Eisen- & Strassenbahner	—	2070	—	—	—
Jugoslawien	Eisenbahner	50	50	—	—	—
Lettland	Eisenbahner	1100	1000	—	—	—
"	Seeleute	70	—	—	—	—
"	Strassenbahner	—	135	—	—	—
Luxemburg	Eisenbahner	600	—	—	—	—
Nied. Indien	Eisenbahner	25	—	—	—	—
Norwegen	Seeleute	200	—	800	—	400
Österreich	Transportarbeiter	500	—	—	—	—
"	" (Ortsv. Wien)	—	—	—	500	—
"	Eisenbahner	50	1650	—	—	—
Palästina	Eisenbahner	433	50	—	—	—
Polen	Kraftfahrer	—	—	—	25	—
"	Eisenbahner	1000	—	—	—	—
Rumänien	Transportarbeiter	350	—	—	—	—
Schweden	Schiffsheizer	—	—	400	—	—
"	Eisenbahner	—	300	—	—	—
"	Lokomotivpersonal	—	17	—	—	—
"	Seeleute	—	—	1200	—	—
"	Transportarbeiter	—	—	—	2000	—
Schweiz	Eisenbahner	—	50	—	—	—
Spanien	Transportarbeiter	—	—	—	500	—
"	Eisenbahner	—	1500	—	—	—
"	Stewards	—	—	75	—	—
Tschechoslowakei	Transportarbeiter	1100	—	—	600	—
"	Kraftfahrer	—	—	—	900	—
"	Deutsche Eisenbahner	—	80	—	—	—

Zusammen | 9448 9551 6575 8209 1800

Wir hoffen, dass diejenigen Organisationen, die auf obiger Liste noch fehlen, das nächste Mal darin erscheinen werden.

E. Das Finanzgebaren der angeschlossenen Organisationen.

Wir veröffentlichen auch diesmal wieder ausführliche Tabellen über das Beitragsverfahren in den verschiedenen Ländern und über

die finanzielle Lage verschiedener Organisationen. Von der Veröffentlichung einer Liste der Verbandszeitungen unserer Mitgliedsorganisationen wollen wir diesmal absehen, da eine solche Liste bereits im Adressenverzeichnis der „I.T.F.“, das auf dem Londoner Kongress zur Verteilung gelangen wird, enthalten ist.

IX. Das Beitragsverfahren in den verschiedenen Ländern. (Stand am 1. Januar 1930).

Organisation	Höhe der Beiträge		Durchschnittl. Prozentsatz des Einkommens	Aufgrund des ordentlichen Beitrags wird gewährt	Sonderbeiträge		Finanzielle Mittel der Ortsverwaltungen Bezirkssekretariate usw.
	Art der Berechnung	Freiwillige			Obligatorische	Recht zur Erhebung von Sonderbeiträgen oder Lokalzuschlägen	
Belgien Eisenbahner	Für alle Mitglieder Frs. 7.50 monatlich, ausgenommen Pensionierte, Reimmachefrauen, Lehrlinge und dgl., welche die Hälfte bezahlen. (17,03% der Mitglieder bezahlen einen freiwilligen Zuschuss von Frs. 2.50 monatlich.)	?		Unterstützung bei Arbeitslosigkeit und Todesfällen; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Mittel für eigene Verwaltung
Transportarbeiter	Verschieden nach den Sektionen (Durchschnittlich Frs. 5.— 6.— pro Woche). Das Zentral-Komitee empfängt von den Sektionen Frs. 1.30 oder 1.80 für jeden einkassierten Beitrag.	2% des durchschnittlichen Tagesverdienstes (Sonderbeiträge unbegriffen)		Unterstützung bei Arbeitskämpfen.	Für Arbeitslosenunterstützungskasse und Krankenkasse. (Bzw. Frs. 1.50 und 3.75 wöchentlich.)	Keine.	<i>Ortsgruppen:</i> Frs. 1.25 pro Mitglied für die ersten 500 Mitglieder; Fr. 1.50 für jedes weitere Mitglied. <i>Bezirkssekretariate:</i> Frs. 0.25 pro Mitgl. Eigene Beiträge.
Strassenbahner	<i>Verbandsbeiträge:</i> Frs. 1.50 pro Monat. Die Ortsverwaltungen sind autonom und setzen selbst die Höhe der Beiträge fest.	?		Unterstützung bei Arbeitskämpfen aus der Verbandskasse. Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit und Todesfall aus den Ortskassen.	Keine.	Keine.	Sonderbeiträge.
Bulgarien Eisenbahner	Leva 80.— halbjährlich für alle Mitglieder. Lehrlinge zahlen Leva 60.—.	?		Unterstützung bei Krankheit, Massregelung und Todesfall; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Leva 3.— der Verbandsbeiträge.
Dänemark Eisenbahner	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	1.5%		Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Massregelung, besonderen Notfällen und Rechtsschutz.	—	Keine.	Kr. 0.85 je Mitglied und Monat.
Lokomotivpersonal	Kr. 4.— monatlich für alle Mitglieder.	3—1%		?	Keine.	Keine.	9 % der Beiträge.
Gewerkschaftsverband	Kr. 6.33 monatlich für alle Mitglieder.	± 3 %		Streik- und Arbeitslosenunterstützung.	Keine.	Keine.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
Schiffsheizer	Kr. 9.— monatlich für alle Mitglieder.	5.2 %		Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Arbeitslosigkeit und Weihnachtsen.	Keine.	Keine.	—

Matrosen	Kr. 9.— monatlich für alle Mitglieder.	<p>Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Arbeitslosigkeit, Krankheit, Begräbnis, Effekten-Verlust.</p>	<p>Rechtsschutz und Haftpflichtunterstützung 30 Pfg. pro Woche.</p>	<p>Je nach dem Einkommen wird ein Sonderbeitrag von 5, 10, 15, 20, 25 oder mehr Pfg. erhoben.</p>	<p>30 % der Beiträge und 25 % der Beiträgegeld.</p>
Deutschland	<p>Verkehrsarbeiter</p>	<p>2.3—2.5 %</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Die Mitglieder in den Beitragsklassen III bis X bezahlen einen Lokalschlag von mindestens 5 Pfg. pro Woche.</p>
Eisenbahner	<p>ca. 1.5 %</p>	<p>Rechtsschutz, bei Unterstüttung, Arbeitslosigkeit, Streik, Krankheit, Massregelung, Todesfällen, besonderen Notfällen.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>15 % von den für öffentliche Beiträge vereinnahmten Geldern plus Lokalschlag.</p>
Estland	<p>?</p>	<p>Unterstützung bei besonderen Notfällen und bei Todesfällen</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Die angeschlossenen Organisationen zahlen die Unterstützungen aus. — Sie steuern der Zentralkasse Est. Kr. 1.— pro Mitglied und Jahr bei.</p>
Finnland	<p>?</p>	<p>Unterstützung bei Streik und Todesfällen. — Rechtsschutz.</p>	<p>Für Krankenkasse usw. FMk. 0.60 für Mitglieder d. Beitragsklasse I; FMk.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Für die örtlichen Verwaltungskosten.</p>

<p>Gewerkschaftsverband . . .</p> <p>Entsprechend den Unterstützungen. <i>Männliche Mitglieder:</i> über 18 Jahre wöchentlich 6 P. und vierteljährlich 4 P. unter 18 Jahren wöchentlich 3 P. und vierteljährlich 2 P. <i>Weibliche Mitglieder:</i> über 18 Jahre wöchentlich 4 P.; unter 18 Jahren wöchentlich 2 P., vierteljährlich 1 P. (Dies sind die Sätze der Beitragsstufe A; es gibt noch die Beitragsstufen B. und C. mit höheren Sätzen).</p> <p>Es gibt Beitragsstufen entsprechend den betr. Unterstützungen: Klasse 1. 1 Sch. 4 P. Wöchentlich " 2. 1 " " " " " 3. 8 " " " " " 4. 6 " " " " " 5. 3 " " " "</p> <p>1/3 P. pro Woche.</p>	<p>0.8—1 %</p> <p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Aussperrung, Massregelung, Erwerbsunfähigkeit und Todesfällen. Mitglieder der Beitragsstufe B und C erhalten darüber hinaus Unterstützung bei Krankheit.</p> <p>Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Arbeitskämpfen, Massregelung, Erwerbsunfähigkeit, Krankheit, Todesfällen und besonderen Notfällen. Rechtsschutz.</p> <p>Unterstützung bei Unfällen.</p>	<p>Keine.</p> <p>Für die Arbeiter-Partei 2 Pence vierteljährlich für Mitglieder über 18 Jahre; 1 Penny vierteljährlich für Mitglieder unter 18 Jahren. besonderen Notfällen (1 Penny wöchentlich).</p> <p>Für die Arbeiter-Partei.</p>	<p>Keines.</p> <p>1/4 der Beiträge</p>	<p>2 P. vierteljährlich für männliche Mitglieder und 1 P. für weibliche u. jugendliche Mitglieder.</p>
<p>Holland Eisen- und Strassenbahner</p> <p><i>Eisenbahner:</i> Je nach der Besoldung wöchentlich f 0.32—f 0.72. Vorarbeiter, Werkführer in den Werkstätten zahlen höhere Beiträge. — Jugendliche und Lehrlinge zahlen 1 1/4 % vom Lohn (minimum f 0.25 pro Woche). Reinemachefrauen und dgl. zahlen wöchentlich f 0.25. <i>Strassenbahner:</i> 1 1/4 % vom Lohn (minimum f 0.25 — maximum f 0.70 pro Woche).</p> <p>Beitrag pro Woche</p> <p>Nach Einkommen festgesetzt; bei einem Einkommen von f 10.— bis f 10.— f 0.35 " " 12.50 " 0.40 " " 15.— " 0.45 " " 17.50 " 0.50 " " 20.— " 0.55 " " 25.— " 0.65 " " 30.— " 0.80 " " 33.— " 1.—</p> <p>4 Beitragsstufen. Stufe A (Mädchen unter 18 Jahren) 3 P. wöchentlich und 3 P. vierteljährlich. Stufe B (Frauen über 18 Jahre, Jugendliche unter 18 Jahren) 4 P. wöchentlich und 6 P. Stufe C (alle Männer über 18 Jahre) 6 P. wöchentlich und 6 P. vierteljährlich. Stufe D (freiwillig für Ortsgruppen, Distriktssekretariate oder Industriegruppen; unterliegend der Genehmigung durch den Hauptvorstand) 9 P. wöchentlich; Ausserdem bezahlen alle Mitglieder einen Beitrag von 6 P. vierteljährlich.</p> <p>Alljährlich vom Kongress einheitlich festgesetzt; jetzt 12 Dinars monatl. für aktive Bedienstete; 6 Dinars für Pensionierte.</p>	<p>1 1/4 %</p> <p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Unfällen, Todesfällen, Konflikten und besonderen Notfällen.</p> <p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit, Streik, Massregelung, Unfällen und Invalidität.</p> <p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen, Streikunterstützung.</p>	<p>Keine.</p> <p>Unterstützungskasse für gemassregelte Eisenbahner: F. 0.03 pro Woche.</p> <p>Keine.</p> <p>Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen.</p>	<p>Keine.</p> <p>Keine.</p> <p>Keine.</p> <p>Keine.</p>	<p>Für lokale Zwecke, z.B. Errichtung eines eigenen Volkshauses.</p> <p>Keines.</p> <p>Keines.</p> <p>Für eigene Zwecke nach vorheriger Genehmigung des Hauptvorstandes.</p> <p>Für die örtlichen Verwaltungskosten.</p> <p>1 Dinar je Beitrag für die Ortsgruppen und Ertrag eigener Beiträge.</p>
<p>Irland Gewerkschaftsverband . . .</p>	<p>0.5—1.2 %</p> <p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen und Krankheit.</p>	<p>Keine.</p> <p>Unterstützungskasse für entlassene Eisenbahner (2—10 Dinars pro Monat).</p>	<p>Keine.</p> <p>Keine.</p> <p>Keine.</p>	<p>25 % der Beiträge.</p>
<p>Jugoslawien Eisenbahner</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>Keine.</p>	<p>1 Dinar je Beitrag für die Ortsgruppen und Ertrag eigener Beiträge.</p>

Irland	Gewerkschaftsverband . . .	<p>4 Beitragsstufen. Stufe A (Mädchen unter 18 Jahren) 3 P. wöchentlich und 3 P. vierteljährlich. Stufe B (Frauen über 18 Jahre, Jugendliche unter 18 Jahren) 4 P. wöchentlich und 6 P. Stufe C (alle Männer über 18 Jahre) 6 P. wöchentlich und 6 P. vierteljährlich. Stufe D (freiwillig für Ortsgruppen, Distriktssekretariate oder Industriegruppen; unterliegend der Genehmigung durch den Hauptvorstand) 9 P. wöchentlich; Ausserdem bezahlen alle Mitglieder einen Beitrag von 6 P. vierteljährlich.</p>	<p>17.50 20.— 25.— 33.— 33.— 1.—</p>	?	<p>Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen, Streikunterstützung.</p>	Für die Partei: werden vom ordentl. Beitrag abgezogen.	—	Für eigene Zwecke nach vorheriger Genehmigung des Hauptvorstandes.	25 % der Beiträge.
Jugoslawien	Eisenbahner	Alljährlich vom Kongress einheitlich festgesetzt; jetzt 12 Dinars monatlich für aktive Bedienstete; 6 Dinars für Pensionierte.	0.5—1.2 %	0.5—1.2 %	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen und Krankheit.	Unterstützungskasse für entlassene Eisenbahner (2—10 Dinars pro Monat).	Keine.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	1 Dinar je Beitrag für die Ortsgruppen und Erträge eigener Beiträge.
Seelente	5 Dinars monatlich und 2% vom empfangenen Lohn.	2 %	2 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Krankheit.	—	Keines.	—	—
Kanada	Eisenbahner	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt; der Mindestbeitrag muss jedoch aufgrund der Satzungen monatlich \$ 1.— betragen. Der Hauptvorstand erhält von den Ortsverwaltungen 65 C. je Mitglied und Monat sowie einen Sonderbeitrag zur Bestreitung der Geschäftskosten der bei jeder Eisenbahn bestehenden Beschwerdekommision.	1 % des Monatsverdienstes	1 % des Monatsverdienstes	Leistungen der Ortsverwaltungen verschieden.	—	Sonderbeiträge können in besonderen Fällen erhoben werden und sind immerobligatorisch.	Die Ortsgruppen setzen den ordentlichen Beitrag fest. Sind die monatlichen Beitragseingänge unzureichend, so können sie für eigene Zwecke Sonderbeiträge erheben.	Behalten für eigenen Zwecke die Differenz zwischen den von ihren eigenen Mitgliedern erhobenen Beiträgen und den je Mitglied im Monat an die Hauptverwaltung abzuliefernden Summen.
Letland	Kraftfahrer	Ls. 1.— monatlich für Kraftwagenführer. Ls. 0.50 monatlich für Schaffner und Hilfspersonal.	1—1.5 %	1—1.5 %	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und Unfällen. — Rechtsschutz.	Ls. 1. — jährlich für Unterstützung in besonderen Notfällen.	Ls. 1. — jährlich für Streikfonds und Ls. 0.20 monatlich für Unterstützung in Todesfällen.	Sonderbeiträge können erhoben werden.	Verwaltungskosten werden von den Beiträgen abgezogen.
Luxemburg	Eisenbahner	Frs. 5.— monatlich plus 2 Sondermarken à Frs. 3.—.	0.5 %	0.5 %	Rechtsschutz.	—	Für Unterstützungs-kasse Frs. 4.— pro Monat. (Die Ehefrauen der Mitglieder sind versicherungsberechtigt).	Keines.	15—20 % der Beiträge.
Norwegen	Transportarbeiter	Kr. 6.— monatlich für alle Mitglieder.	?	?	Unterstützung bei Arbeitskämpfen, Todesfällen.	—	—	—	Ortsgruppen behalten Kr. 4.— vom Verbandsbeitrag.
Oesterreich	Eisenbahner	Einheitlicher Beitrag monatl. S. 2.70 für die im Dienst stehenden Mitglieder.	3—13 %	3—13 %	Beihilfe aus dem Hinterbliebenen-Unterstützungsfonds, Notfallunterstützung, Rechtsschutz.	—	—	Für verschiedene lokal-gewerkschaftliche oder politische Zwecke. Einzelne Exekutiven erheben Sonderbeiträge.	Ortsverwaltungen 24 Groschen Verbandsbeitrag. Exekutiven: 28 Groschen vom Verbandsbeitrag.

Gewerkschaftsverband	Beitragsklassen, festgesetzt nach Einkommen und Art Leistungen ohne Unterschied des Geschlechts:	1.1.—2.6 %	Unterstützung bei Konflikten, besonderen Notfällen, Krankheit, Umzug und Hinterbliebenen-Unterstützung, Wochenerrinerungs-Unterstützung, Unter-Unterstützung bei Arbeitslosigkeit und Reiseunterstützung, Rechtsschutz.	Für Kraftfahrerefonds 20 Groschen wöchentlich. (Unterstützung bei Führerscheinentziehung, bei Eintritt einer Erwerbsunfähigkeit durch Unfall und Hinterbliebenen-Unterstützung bei Ableben durch Unfall auf einer Dienstreise).	Keine.	Keine.	Unterstützungskasse für Streikzwecke.	Gau- und Ortsverwaltungen können Sonderbeiträge erheben mit Zustimmung des Verbandsvorstandes. Diese dürfen nur zur Bestreitung von Verwaltungskosten, zu Agitationszwecken, sowie zur Gewährung von auserord. Unterstützung an in Not geratene Mitglieder verwendet werden.	Ortsverwaltungen dürfen für Verwaltungszwecke von den Beiträgen in den Klassen 1 und 2, 5 Gr. und von den Beiträgen in Klasse 3-2 Grosche je Mitglied an Woche einbehalten.
Palästina Eisenbahner	3 Beitragsklassen, festgesetzt nach Einkommen und Art Leistungen ohne Unterschied des Geschlechts: 1. Klasse — 75 Groschen pro Woche 2. " — 68 " " " 3. " — 40 " " "	1 %	Unterstützung bei Streik und Arbeitslosigkeit—Arbeiterbildung.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.
Polen Eisenbahner	2 Beitragsklassen: 50 mils pro Monat für ein Lohn bis 6 Pal. Pfund. 100 mils pro Monat für ein Lohn über 6 Pal. Pfund. Für alle Mitglieder 2.— Zloty pro Monat.	?	Altersunterstützung — Rechtsschutz.	2. — Zloty für Unterstützung bei Todesfällen.	—	—	—	—	Bezirkssekretariat 6 Gr.; Fachsektionen 3 Gr. d. Beiträge.
Kraftfahrer	3.— Zloty pro Monat für alle Mitglieder.	?	?	—	—	—	Finanzielle selbstständigkeit der Ortsgruppen.	Ortsgruppen behalten 2.— Zloty von Verbandsbeitrag.	Ortsgruppen behalten 2.— Zloty von Verbandsbeitrag.
Lokomotivführer	3.— Zloty pro Monat für alle Mitglieder.	0.75—2 %	Unterstützung bei Krankheit, Massregelung, besonderen Notfällen. — Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	3.— Zloty pro Monat für Unterstützung (Altersabfindung bei Sterbefall Hinterbliebenen-Abfindung).	Für lokale Unterstützungs- und Sparkassen, usw.; müssen jedoch vom Hauptvorstand genehmigt werden.	Ortsverwaltungen: 20 %; Bezirksverwaltungen: 10 % der normalen Beiträge. Auserord. können sie in Genehmigung d. Hauptvorstandes Sonderbeiträge erheben.	Ortsverwaltungen: 20 %; Bezirksverwaltungen: 10 % der normalen Beiträge. Auserord. können sie in Genehmigung d. Hauptvorstandes Sonderbeiträge erheben.
Rumänien Hafenarbeiter	12 Lei pro Monat für Hafenarbeiter und Wangenführer; 40 Lei pro Monat für Strassenbahner.	?	Unterstützung bei Streik, Krankheit, besonderen Notfällen. — Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	30 Lei pro Jahr für Anschluss an I.T.F. und internationale Delegationen. —	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäuser, Propaganda und auserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge.	Eigene Beiträge.
Spanien Eisenbahner	1.50 Pes. pro Monat für alle Mitglieder.	?	?	—	—	—	—	Ortsverwaltungen: 50 % der Beiträge	Ortsverwaltungen: 50 % der Beiträge
Schweden Eisenbahner	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt. — Minimum Kr. 3.— monatlich. Die Verbandskasse erhält Kr. 2.50 pro Monat und Mitglied.	?	Unterstützung bei Streik und besonderen Notfällen. Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keine.	Keine.	Ortsgruppen setzen den Beitrag fest und sind für ihre Ausgaben verantwortlich.	—
Lokomotivpersonal	Kr. 2.50 monatlich für alle Mitglieder.	1.2 % max.	Unterstützungen werden aufgrund besonderer Beschlüsse ausbezahlt.	Keine.	Keine.	Wenn nötig.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	—	—

Land	Arbeiterkategorie	Beitrag	Unterstützung	Prozent	Wochen	Verwaltungskosten	Verwaltungskosten	Verwaltungskosten	Verwaltungskosten
Rumänien	Hafenarbeiter	12 Lei pro Monat für Hafendarbeiter und Wagenführer; 40 Lei pro Monat für Strassenbahner.	Unterstützung bei Streik, Krankheit, besonderen Notfällen. — Rechtsschutz.	?	Keine.	30 Lei pro Jahr für Anschluss an I.T.F. und internationale Delegationen. —	Für Verwaltungszwecke, Errichtung von Gewerkschaftshäuser, Propaganda und ausserord. Unterstützung von Mitgliedern.	Eigene Beiträge	Hauptvorstände Sonderbeiträge heben.
	Eisenbahner	1.50 Pes. pro Monat für alle Mitglieder.	?	Keine.	—	—	Ortsverwaltungen 50 % der Beiträge	—	—
Schweden	Eisenbahner	Wird von den Ortsverwaltungen festgesetzt. — Minimum Kr. 3.— monatlich. Die Verbandskasse erhält Kr. 2.50 pro Monat und Mitglied.	Unterstützung bei Streik und besonderen Notfällen. Rechtsschutz.	?	Keine.	Keine.	Ortsgruppen setzen den Beitrag fest und sind für ihre Ausgaben verantwortlich.	—	—
	Lokomotivpersonal	Kr. 2.50 monatlich für alle Mitglieder.	Unterstützungen werden aufgrund besonderer Beschlüsse ausbezahlt.	1.2 % max.	Keine.	Wenn nötig.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	—	—
Transportarbeiter		Für 36 Wochen des Kalenderjahres werden bei einem Einkommen von mehr als 1200 Kr. jährlich, Kr. 1.— je Woche, und bei einem Einkommen von weniger als 1200 Kr. 0.50 je Woche bezahlt.	Unterstützung bei Kämpfen.	1-14%	Keine.	1 Kr. pro Jahr für Kongresskosten.	Für die örtlichen Verwaltungskosten.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.	Werden durch Sonderbeiträge aufgebracht.
	Heizer	Kr. 4.— für alle Mitglieder.	Unterstützung bei Kämpfen und in ausserord. Fälle bei Arbeitslosigkeit.	2.6 %	Keine.	2 Kr. für Unterstützungskasse für Tuberkulose.	Keines.	Werden von d. Verbandshauptkasse zur Verfügung gestellt.	Werden von d. Verbandshauptkasse zur Verfügung gestellt.
Matrosen*		Kr. 4.— für alle Mitglieder.	Unterstützung bei Kämpfen und in ausserord. Fälle bei Arbeitslosigkeit.	3 %	Keine.	Keine.	Keines.	Administrationskosten bezahlt (Verbandshauptkasse).	Administrationskosten bezahlt (Verbandshauptkasse).
	Eisenbahner	Frs. 21.— jährlich für alle männlichen und Frs. 10.50 jährlich für alle weiblichen Mitglieder. Der Beitrag wird monatlich, bei einzelnen Sektionen vierteljährlich erhoben.	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und besonderen Notfällen.	0.7-2 %	Im Rahmen der Untertverbände bestehen Versicherungskassen mit verschiedenen Sonderbeiträgen und Leistungen.	In einzelnen Untertverbänden ist Mitgliedschaft zur Versicherungskasse obligatorisch.	Sektionen und Untertverbände erheben bescheidene Beiträge, die je nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sind.	Ertrag der Sondbeiträge.	Ertrag der Sondbeiträge.

	1.25 %	Unterstützung bei Arbeitskämpfen und bei Massregelung.	Für Krankenkasse.	Keine.	Ortsgruppen können mit Zustimmung des Vorstandes besondere Beiträge erheben für örtliche Verwaltungskosten.	18 % der Verbandsbeiträge, ausser event. besondere Beiträge.
Transportarbeiter	1 %	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen und dgl.	Keine.	Keine.	Keines.	10 % der Beiträge
Tschechoslowakei						
Tschechische Eisenbahner*	1—1.8 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, besonderen Notfällen, Todesfällen; Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Keines.	Kč. 1.— von d Beiträgen.
Deutsche Eisenbahner	(Ein Stundenlohn) ± 2 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit Krankheit, Arbeitskämpfen, und besonderen Notfällen, Reise- und Umzugunterstützung. — Rechtsschutz.	Keine.	Keine.	Für besondere Agitation und Bildungskosten im Ort.	30 Heller je Beitrag
Deutsche Transportarbeiter	1 %	Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Todesfällen.	?	?	Die Ortsgruppen können den Beitrag festsetzen.	Eigene Beiträge.
Binnenschiffer*	4—5 %	Rechtsschutz, Unterstützung bei Arbeitslosigkeit, Unfall, Todesfällen und besonderen Notfällen.	Keine.	Keine.	Für ausserordentliche Unterstützungen.	8 % der Beiträge
Kraffahrer	?	Rechtsschutz, Unterstützung bei Todesfällen, Krankheit, Arbeitslosigkeit.	—	Keine	Für Unterstützungs-zwecke.	Ortsverwaltung bekommen je nach der Mitgliederzahl einen Zuschuss von Verbandshauptkasse.
Lokomotivführer						

*) Stand am 1. Januar 1928.

X. DIE FINANZIELLE LAGE VERSCHIEDENER ANGESCHLOSSENER ORGANISATIONEN.

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1928 ¹⁾	Beiträge an den Gewerkschaftsbund im Jahre 1928.	Beiträge an Landesstreikkasse oder -kampifonds im Jahre 1928	Vermögen am 1. Januar 1929	
				der Verbandskasse (einschl. Kampffonds u. dgl.)	der Ortsgruppen
Belgien					
Eisenbahnpersonal ²⁾	Fr. 4.042.440,15	Fr. 62.590,20	—	Fr. 9.259.102,95	Fr. 427.018,98
Transportarbeiter ²⁾	" 1.999.997	" 28.389,90	—	" 2.627.562,41	" ?
Strassen- u. Kleinbahner	" 167.401	" 12.000,00	—	" 180.000,00	" ?
Bulgarien					
Eisenbahner	Leva 747.605	—	—	?	Leva 100.000 (ung.)
Dänemark					
Eisenbahner	Kr. 416.130	Kr. 6.336	—	Kr. 1.730.826 ⁵⁾	Kr. 200.000 (ung.)
Lokomotivpersonal	" 87.840	—	—	" 450.763,01	—
Schiffsheizer	" 205.000	—	—	" 25.000,00	—
Matrosen	" 140.000	—	—	" 150.000 (ung.)	—
Deutschland					
Eisenbahner ²⁾	Mk. 7.884.950	Mk. 59.463	—	Mk. 4.509.940	Mk. 1.052.248
Verkehrsbund	" 13.270.288	" 70.512	—	" 3.438.558	" 1.531.155
Estland					
Eisenbahner ²⁾	Est. Kr. 1.309,81	—	—	?	?
Seeleute	" 426,--	—	—	Est. Kr. 578,10	—
Finnland					
Transportarbeiter	Fmk. 492.126,35	Fmk. 54.376,--	—	Fmk. 1.788.827	Fmk. 1.394.509,39
Frankreich					
Eisenbahner	Fr. 1.636.571,90	?	—	?	?
Transportarbeiter	" ?	Fr. 18.150	—	Fr. 141.621,06	?
Seeleute	" ?	?	—	" 25.557,98	?

Grossbritannien

Eisenbahner	£ 329.315.8s.3d.	£ 3.841.15s.2d.	—	£ 860.210.16s.6d.	?
Eisenbahnangestellte	" 106.593.16s.4d.	" 700. 6s.7d.	—	" 171.610.3s.7½d.	£ 290.17s.3½d.
Gewerkschaftsverband	" 395.740.1s.0½d.	" 1.250	—	" 327.938.10s.9½d.	" 16.493. 1s.7 d.
Kleinhandelsangestellte 4)	" 182.573.15s.4½d.	?	—	" 158.506.3s.11½d.	?

Irland

Gewerkschaftsverband 4)	£ 20.262.13s.	£ 375	—	£ 69.135.5s.1d.	— ³⁾
-----------------------------------	---------------	-------	---	-----------------	-----------------

Jugoslawien

Eisenbahner	Din. 650.606.25	—	—	Din. 110.934.62	Din. 28.780
Seeleute	" 42.835.90	—	—	" 9.326.75	—

Kanada

Eisenbahner	\$ 172.563	\$ 3.480	—	\$ 52.191.45	—
-----------------------	------------	----------	---	--------------	---

Luxemburg

Eisenbahner	Fr. 138.943.90	?	—	Fr. 848.033.36	Fr. 643.482.09
-----------------------	----------------	---	---	----------------	----------------

Niederlande

Eisenbahner	F. 360.353.24	F. 14.182.44	F. 23.352.31	F. 529.061.35	?
Transportarbeiter	" 552.001.95	" 17.634.76	" 34.238.25	" 325.095.02	—

Norwegen

Eisenbahner	Kr. 139.760.61	Kr. 47.862.50	—	Kr. 400.000 (ung.)	Kr. 10.500
Matrosen	" 200.339.86	" 14.717.35	—	" 80.000 (ung.)	" 50.000 (ung.)

Oesterreich

Eisenbahner 2)	Sch. 1.319.325.38	Sch. 222.491.45	?	Sch. 944.269.77	?
Transportarbeiter	" 1.266.050.62	" 42.761.26	Sch. 11.984.98	(Unterstützungsfonds nicht inbegriffen) Sch. 1.968.426.54	Sch. 353.827.21

Polen

Eisenbahner	Zl. 1.479.973.67	?	—	Zl. 4.899.882.44	Zl. 591.662.84
⊗ Lokomotivpersonal	" 321.957.26	—	—	" 2.500.000.00	" 120.000.00
				(ung.)	(ung.)

X. DIE FINANZIELLE LAGE VERSCHIEDENER ANGESCHLOSSENER ORGANISATIONEN. (Forts.)

Organisation	Einnahmen an Beiträgen im Jahre 1928 ¹⁾	Beiträge an den Gewerkschaftsbund im Jahre 1928.	Beiträge an Landesstreikkasse oder -kampffonds im Jahre 1928	Vermögen am 1. Januar 1929	
				der Verbandskasse (einschl. Kampffonds u. dgl.)	der Orstgruppen
Rumänien					
Hafenarbeiter	Lei 1.109.000	Lei 68.000	—	Lei 3.150.000	—
Schweden					
Eisenbahner	Kr. 996.887.30	Kr. 167.105.60	Kr. 170.560	Kr. 3.670.761.14	— ³⁾
Lokomotivpersonal	" 150.000.00	—	?	" 724.000.00	— ³⁾
Transportarbeiter	" 590.769.05	" 88.216	?	" 1.321.583.55	—
Schiffshetzer	" 270.971.50	" 19.005.90	?	" 363.764.14	—
Schweiz					
Eisenbahner	Fr. 746.967.10	Fr. 30.821.60	—	Fr. 1.900.000.00	—
Transportarbeiter ⁴⁾	" 308.858.39	" 15.853.75	—	" 247.651.57	—
Spanien					
Eisenbahner	Pes. 115.961.95	Pes. 8.852.10	—	" Pes. 54.507.16	?
Tschechoslowakei					
Deutsche Eisenbahner	Kč. 1.277.438.15	Kč. 48.148.81	— ⁶⁾	Kč. 4.881.270.49	Kč. 85.887.31
Deutsche Transportarbeiter	" 796.708.87	" 20.498.14	— ⁶⁾	" 953.571.22	" 119.551.19
Lokomotivführer	" 454.016.77	—	—	" 555.847.62	—
Kraffahrer	" 436.861.53	" 19.292.50	Kč. 2.457	" 452.515.73	—

Bemerkungen:

1) Nach Abzug der den Unterstützungskassen zukommenden Gelder, jedoch einschliesslich der Beiträge für Streik- und sonstige Kampffonds.

2) Zahlen für 1929, bzw. für 1930.

3) Nicht festzustellen, oder im Vermögen der Verbandskasse inbegriffen.

4) Mitgliedschaft nur teilweise in der I.T.F.

5) Am 1. April 1929.

6) Im Beitrag an den Gewerkschaftsbund inbegriffen.

Kapitel V.

Aktionen.

Aktion gegen den Faschismus.

Auch in den letzten zwei Jahren hat die I.T.F., soweit ihr dies möglich war, die italienischen Kameraden im Kampfe für die Befreiung ihres Landes von der faschistischen Gewaltherrschaft unterstützt.

Das Sekretariat benutzte jede Gelegenheit um vor aller Welt die Umtriebe der faschistischen Despoten und die Ungerechtigkeiten und Gewalttaten zu brandmarken, welche an den Kameraden, die in Italien unter ungeheuern Opfern, allen Drohungen und allen Gefahren zum Trotz, weiter für Freiheit und Gerechtigkeit kämpfen, begangen wurden und noch begangen werden. Wir haben nichts unterlassen, um möglichst enge Verbindungen mit diesen Kameraden aufrecht zu erhalten und ihnen bei ihren Versuchen, die gewerkschaftlichen Organisationen der Transportarbeiter wieder aufzubauen, behilflich zu sein. Es versteht sich, dass die Eigenart dieser Tätigkeit uns verbietet, hier auf Einzelheiten einzugehen.

Auf den Internationalen Arbeitskonferenzen in den Jahren 1928 und 1929, wo die I.T.F. in der Arbeitnehmergruppe einen entscheidenden Einfluss ausübte, hatten wir Gelegenheit, beim Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten, uns auf Belege stützend, die Gültigkeit des Mandates des italienischen Arbeitnehmerdelegierten anzufechten. Ferner haben wir in der Aprilnummer des Mitteilungsblattes der I.T.F. (Jahrgang 1928) einen Artikel gebracht, um die öffentliche Meinung darauf aufmerksam zu machen, dass für den Monat Mai des selben Jahres nach Rom ein Kongress der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen einberufen worden war, und dass dessen Sitzungen allem Anscheine nach einen parteiischen Charakter annehmen werden; diese Handlungsweise wurde uns eingegeben durch die Erwägung, dass eine Beteiligung sozialistisch oder demokratisch eingestellter kommunaler Strassenbahnverwaltungen vermieden werden sollte, da die faschistische Presse es sich nicht hätte entgehen lassen, aus ihrer Anwesenheit den Schluss zu ziehen, dass die Sozialisten in den etwa vertretenen Ländern das faschistische Regime gutheissen.

Der fragliche Artikel wurde der Presse aller in Betracht kommenden Länder zugeschickt.

Die Sitzung des Exekutivkomitees vom 2. und 3. November 1929 in Amsterdam beschäftigte sich nochmals eingehend mit Massnahmen zur Unterstützung der italienischen Kameraden. Auf Grund der Besprechungen in dieser Sitzung wurde im Dezember 1929 ein an alle Transportarbeiter Italiens gerichtetes Manifest in italienischer Sprache herausgegeben und heimlich in Tausenden von Exemplaren in Italien verbreitet. In diesem Manifest wurde den italienischen Kameraden unter Versicherung der Sympathie der I.T.F. Mut zugesprochen. Wir haben später Beweise dafür bekommen, dass das Manifest seinen Zweck nicht verfehlt hat. Am 10. Dezember 1929 sandte das Sekretariat den Verbänden ein Rundschreiben mit der Mitteilung, dass das Exekutivkomitee beschlossen hat, die Tätigkeit in Italien eifrig fortzusetzen und die Mitgliedsverbände aufzufordern, uns dabei sowohl in moralischer, als auch in materieller Hinsicht zu unterstützen. Ein Exemplar des in Italien verbreiteten Manifestes wurde dem Rundschreiben beigelegt. Dem Aufruf der I.T.F. haben eine grosse Anzahl Verbände Folge geleistet.

Das deutsche Eisenbahnpersonal und der Dawes- und Young-plan.

Wir haben unser möglichstes getan, um den deutschen Eisenbahnern aus der Ausnahmestellung, in welche sie durch die Bestimmungen des Dawes-Plans versetzt wurden — eine ungünstige Lage, die auch die Lage des Eisenbahnpersonals in anderen Ländern nachteilig beeinflusste — herauszuhelfen. Wir haben mit allen Mitteln versucht, eine Änderung des neuen Entwurfes, der an die stelle des Dawes-Plans treten sollte, zu erwirken. Das Sekretariat sandte im Frühjahr 1929 an das in Paris tagende Sachverständigenkomitee ein von sämtlichen Mitgliedern des Exekutivkomitees unterzeichnetes Schreiben über diese Angelegenheit. Von den Kollegen der verschiedenen Länder unterstützt, haben wir alles darangesetzt, um die Vertreter der verschiedenen Regierungen zu einer andern Haltung zu bewegen. Auch wurden ausführliche Berichte über die Angelegenheit ausgearbeitet. Schliesslich erhielten wir von dem Organisationskomitee, das vom September bis November in Paris zum Zwecke der Anpassung des Reichsbahngesetzes an die Bestimmungen des Young-Planes tagte, das Zugeständnis zur Entsendung eines Vertreters der I.T.F., damit dieser mündlich dem Komitee auseinandersetze, welches Interesse das Eisenbahnpersonal an der Regelung dieser Frage hat. Kollege Bidégaray, Mitglied des Exekutivkomitees der I.T.F., wurde vom Organisationskomitee empfangen und hatte Gelegenheit, die Forderungen der deutschen Eisenbahner vorzubringen.

Nicht alle Einzelheiten unserer Bewegung eignen sich zur Ver-

öffentlichung; wir möchten aber dennoch hier betonen, dass das Sekretariat nichts unterlassen hat, um den deutschen Kollegen zu helfen. Zu unserem Bedauern war es unmöglich, zu dem Mittel zu greifen, welches zweifelsohne am wirksamsten gewesen wäre, um einen Druck auf die Regierungen auszuüben: einer internationalen Solidaritätsaktion zugunsten der deutschen Kollegen unter Aufbietung aller dem Eisenbahnpersonal zu Gebote stehenden Kampfmittel. Es sei ferner noch hinzugefügt, dass die deutschen Eisenbahner selbst ihre Sache energisch verteidigt haben und dass insbesondere der der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnerverband sich zum Wortführer für das gesamte Eisenbahnpersonal gemacht hat.

Wir hoffen, dass die Ergebnisse dem Aufwand an Zeit, Kraft und Mitteln, die für diese Sache geopfert wurden, einigermaßen entsprechen werden.

Bekämpfung der Kriegsgefahr.

Beunruhigende Nachrichten in der Presse über Schwierigkeiten zwischen Sowjetrussland und China veranlassten uns, unterm 25. Juli 1929 sämtlichen Mitgliedsorganisationen ein Rundschreiben zu schicken, um sie auf die von neuem im Fernen Osten drohende Kriegsgefahr aufmerksam zu machen und ihnen die 1920 auf dem Kongresse von Christiania angenommene Entschliessung, in der sich unsere Internationale verpflichtet hatte, „mit allen Mitteln“ dahin zu wirken, dass neue Kriege verhindert werden, in Erinnerung zu bringen. In dem Rundschreiben wurden die Verbände aufgefordert, geeignete Massnahmen zur Ausübung einer scharfen Überwachung aller Transporte von Kriegsmaterial zu treffen, um gegebenenfalls Transporte, die irgendwie mit der in Asien drohenden Kriegsgefahr im Zusammenhang stehen sollten, aufzuhalten. Mehrere Organisationen teilten uns mit, dass sie ihr möglichstes tun würden, um unserer Forderung nachzukommen. Im besonderen seien die Bemühungen des Deutschen Verkehrsbundes (jetzt Gesamtverband) und des schwedischen Transportarbeiterverbandes erwähnt, die beide die Forderung der I.T.F. durch ein Zirkular an ihre Ortsgruppen weiterleiteten.

Im Monat Oktober teilte uns der schwedische Transportarbeiterverband mit, dass laut telegraphischer Nachricht seiner Ortsgruppe Gothenburg, die mit der Munitionseinladung auf einem schwedischen nach Hamburg abgehenden Schiffe beschäftigten Hafenarbeiter die Weiterarbeit verweigert haben, sobald sie in Erfahrung gebracht hatten, dass die Ladung in Hamburg auf einen für China bestimmten Dampfer umgeschifft werden sollte. Der Deutsche Verkehrsbund, der davon telegraphisch verständigt wurde, hat seine Hamburger Sektion sofort angewiesen, wenn möglich das Umladen von Munition schwedischer Herkunft zu

verweigern. Es war nicht mehr möglich, das schwedische Schiff (in der Nacht wurde es durch unbekannte Personen vollends beladen) ausfindig zu machen; die Hamburger Sektion konnte aber veranlassen, dass die Polizeibehörden eine regelmässige Ladungskontrolle auf Schiffen schwedischer Herkunft, die in Hamburg anlegen, durchführen, um die Organisation vorkommendenfalls von Munitionssendungen in Kenntnis zu setzen. Unsere Verbände haben mit ihrem energischen Einschreiten das Ziel nicht verfehlt: es wurde kein einziger Munitionstransport mehr gemeldet. Die Gothenburger Reederei bat einige Zeit später den schwedischen Transportarbeiterverband um seine Mitwirkung bei einer für privaten Gebrauch bestimmten Waffensendung. Er lehnte dies aber rundweg ab mit dem Hinweis, dass er für die Richtigkeit dieser Behauptung keine Garantie hätte.

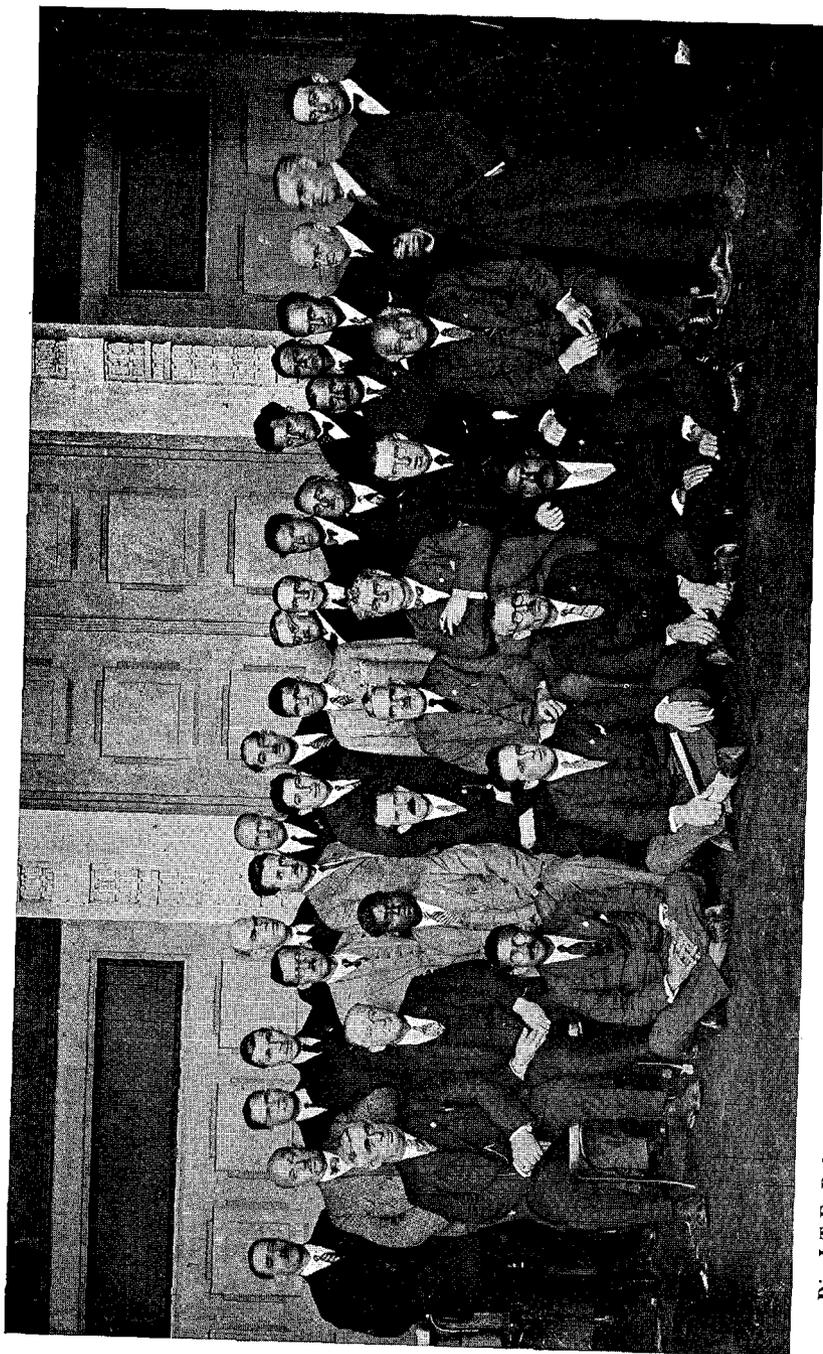
Die Eisenbahner Palästinas.

Auf Grund eines Beschlusses des Stockholmer Kongresses ist nach Rücksprache mit dem Kollegen Cramp und der palästinischen Organisation ein ausführlicher Bericht über die Lage, in welcher sich das Eisenbahnpersonal Palästinas befindet, angefertigt in Form einer gedruckten Denkschrift, die auch Kollege Cramp unterzeichnet hat, dem englischen Ober- und Unterhaus, der Regierung Palastinas und der Eisenbahndirektion Palästinas unterbreitet worden. Eine Übersetzung wurde in der Dezembernummer des Mitteilungsblattes, Jahrgang 1928, aufgenommen.

Nach der Ernennung eines neuen Direktors bei der palästinischen Eisenbahn, baten wir den Kollegen Cramp und einen Vertreter der palästinischen Gewerkschaftszentrale in London, sich nochmals für die Eisenbahner zu verwenden. Auf unsere Bitte sandte Kollege Cramp nach Palastina eine Liste der neuen Mitglieder des englischen Parlaments, denen die Organisation eine Denkschrift zuzusenden wollte.

Aktionen für den Achtstundentag der Seeleute.

Das Hauptziel der Seeleutesektion war in den Jahren 1928 und 1929 die Eroberung des Achtstundentages. Durch die von der I.T.F. herausgegebenen Manifeste, Plakate und Propagandakarten, auch durch eigene Flugblätter der Mitgliedsverbände und durch Propaganda von Schiff zu Schiff ist die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit und des einheitlichen, internationalen Kampfes den Seeleuten klargemacht worden. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Verbreitung der Manifeste, Plakate und Karten in den einzelnen Ländern und Sprachen:



Die I.T.F.-Delegation auf der XIII. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz — 10. bis 26. Oktober 1929 in Genf.

Sprache und Organisation:	Zahl der Manifeste	Zahl der Plakate	Zahl der Zustimmungserklärungen (Karten)
DANISCH Heizerverband Dänemarks . . .	5.000		3.000
DEUTSCH Deutscher Verkehrsbund Reichs- abt. Seeleute	21.000	200	10.000
Verband der Maschinisten und Heizer	5.600		3.000
ENGLISCH Henson	10.000	200	1.000
Belgischer Transportarbeiter- verband	10.000	50	1.000
FRANZÖSISCH Französische Seeleute-Föderation	10.000	200	6.000
Belgischer Transportarbeiter- verband	—	—	1.000
FINNISCH Finnischer Seemans- und Heizer- verband	4.000	100	1.000
HOLLÄNDISCH Zentralverband der Transport- arbeiter	10.000	200	6.000
Belgischer Transportarbeiter- verband	—	—	1.000
NORWEGISCH Norwegischer Matrosen- und Heizerverband	5.000	100	3.000
SCHWEDISCH Schwedischer Seemannsverband .	5.000	—	3.000
Schwedischer Heizerverband .	4.000	30	3.000
Finnischer Matrosen- und Heizer- verband	—	—	2.000
Im ganzen	89.600	1.080	44.000

Internationale Versammlungen zwecks Propagierung des Gedankens des Achtsturentages wurden in Antwerpen (Mai 1927), Kopenhagen (Oktober 1927) und Rotterdam (Oktober 1929) abgehalten. Alle genannten Versammlungen waren gut besucht und nahmen Resolutionen an, in welchen der achtstündige Arbeitstag zur See gefordert wird. Mit dem Zwecke, eine Aktion für den Achtsturentag in England herbeizuführen, wurde eine Konferenz zwischen Henson, Fimmen und den Vertretern der Transportarbeiter, Eisenbahner und des Eisenbahnkanzlistenverbandes abgehalten, um zu untersuchen, inwieweit die Hilfe der der I.T.F.

angeschlossenen Organisationen in Betracht käme. Es wurde ein Ausschuss eingesetzt, der die Agitation leiten wird.

In Ausführung eines in Kopenhagen gefassten Beschlusses hat das Sekretariat eine Untersuchung über die Haltung der einzelnen angeschlossenen Organisationen im Falle eines internationalen Streikes der Seeleute zur Erreichung des Achtstundentages eingeleitet. Antworten auf die gestellte Frage haben uns 30 Verbände verschiedener Transportzweige aus 19 Ländern zugeschickt. Die meisten Verbände wären grundsätzlich bereit, im Falle eines solchen Streikes die Seeleute moralisch und finanziell zu unterstützen, obwohl das letztere den meisten schwer fallen würde. Einige Verbände antworten sehr zurückhaltend, andere stellen sich der Frage sehr skeptisch gegenüber und einige schliesslich verneinen die Möglichkeit einer solchen internationalen Aktion. Im allgemeinen kann man feststellen, dass etwaige Unterstützungsaktionen seitens der Verbände im Falle eines internationalen Seeleuestreikes auf Schwierigkeiten praktischer Art stossen würden.

Im Zusammenhang mit der Propaganda für den Achtstundentag hat das Sekretariat der I.T.F. eine Uebersicht über die Arbeitszeit der Seeleute auf den Fahrzeugen verschiedener Länder zusammengestellt, die nach einer Kontrolle durch die in Betracht kommenden Verbände im Organ Nr. 7/8 vom Juli-August 1928 veröffentlicht wurde.

Innerhalb der *Joint Maritime Commission*, deren Arbeitnehmergruppe seit Oktober 1926 ausschliesslich aus Vertretern von Mitgliedsverbänden der I.T.F. und einem Vertreter der mit der I.T.F. in Arbeitsfragen einträchtig zusammenarbeitenden Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine besteht, ist den Vertretern der Reeder gegenüber die Forderung der Seeleute ständig und energisch verteidigt worden, ohne dass — wegen des begreiflichen Widerstandes der Reeder — greifbare Resultate erzielt werden konnten. Wichtig ist es immerhin, dass durch das Verhalten der Arbeitnehmer die Unternehmer gezwungen wurden, unzweideutig zu erklären, dass sie nicht nur nicht gesinnt sind, den Seeleuten international und national den Achtstundentag zu gewähren, sondern dass sie sich auch weigern, die Arbeitszeit der Schiffsleute überhaupt zu regeln. Die Arbeitnehmervertreter in der genannten paritätischen Kommission konnten aber erwirken, dass der Vorstand des Internationalen Arbeitsamtes beschloss, die Frage der Arbeitszeit zur See auf die Tagesordnung der im Oktober 1929 in Genf abgehaltenen XIII. Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Auf dieser Konferenz, die sich ausserdem noch mit den Fragen der Krankenversicherung der Seeleute, Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen der Seeleute im Hafen und Mindestbestimmungen über die Berufstätigkeit der Schiffsoffiziere zu beschäftigen hatte, stand die Arbeitnehmergruppe unter der Führung der I.T.F., da der I.G.B. erklärt hatte, er habe an dieser Konferenz

kein Interesse. In lobenswerter Weise bildeten die den Mitgliedsverbänden der I.T.F. nicht angehörenden Arbeitnehmervertreter mit den Vertretern unserer Mitgliedsverbände, die die Mehrheit darstellten, einen festen Block. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass das Bündnis, welches die I.T.F. in der Arbeitszeitfrage mit der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine geschlossen hat, auf dieser Arbeitskonferenz seine Feuerprobe bestand. Offiziere und Seeleute verfochten gemeinsam ihre Interessen und die Versuche der Reeder und einiger Regierungen, die sog. Sonderinteressen der Offiziere und der Mannschaften gegeneinander auszuspielen, wie auch die Versuche, Zwietracht unter den weissen und farbigen Seeleuten zu säen, sind gescheitert. Das Resultat dieser Konferenz war schliesslich, dass dem Arbeitsamt für einige den Regierungen vorzulegende Fragebogen Direktiven gegeben wurden, die im grossen und ganzen den Wünschen und Forderungen der Seeleute entsprechen.

Wann die Frage in einer internationalen Arbeitskonferenz von neuem behandelt werden wird, steht heute noch nicht fest. Vermutlich dürfte dies erst im Jahre 1932 geschehen. Ob diese Arbeitskonferenz eine Konvention annehmen wird, welche den gesetzlichen Achtstundentag für die Seeleute international festsetzt, lässt sich noch nicht voraussehen. Die Unternehmer und manche Regierungen lassen kein Mittel unversucht, um das Zustandekommen einer solchen internationalen Regelung zu vereiteln. Sollte es aber zur Annahme einer Konvention, die den Wünschen der Seeleute entspräche, doch kommen, so hätte dies nicht mehr zu bedeuten, als dass eine internationale Regelung auf dem Papier vorliegt, die dann erst recht erkämpft werden muss. Die Seeleuteorganisationen werden, um die Durchführung einer solchen Regelung zu erzwingen, mit der Unterstützung der anderen Bruderorganisationen innerhalb der I.T.F., national und international, einen schweren Kampf zu führen haben.

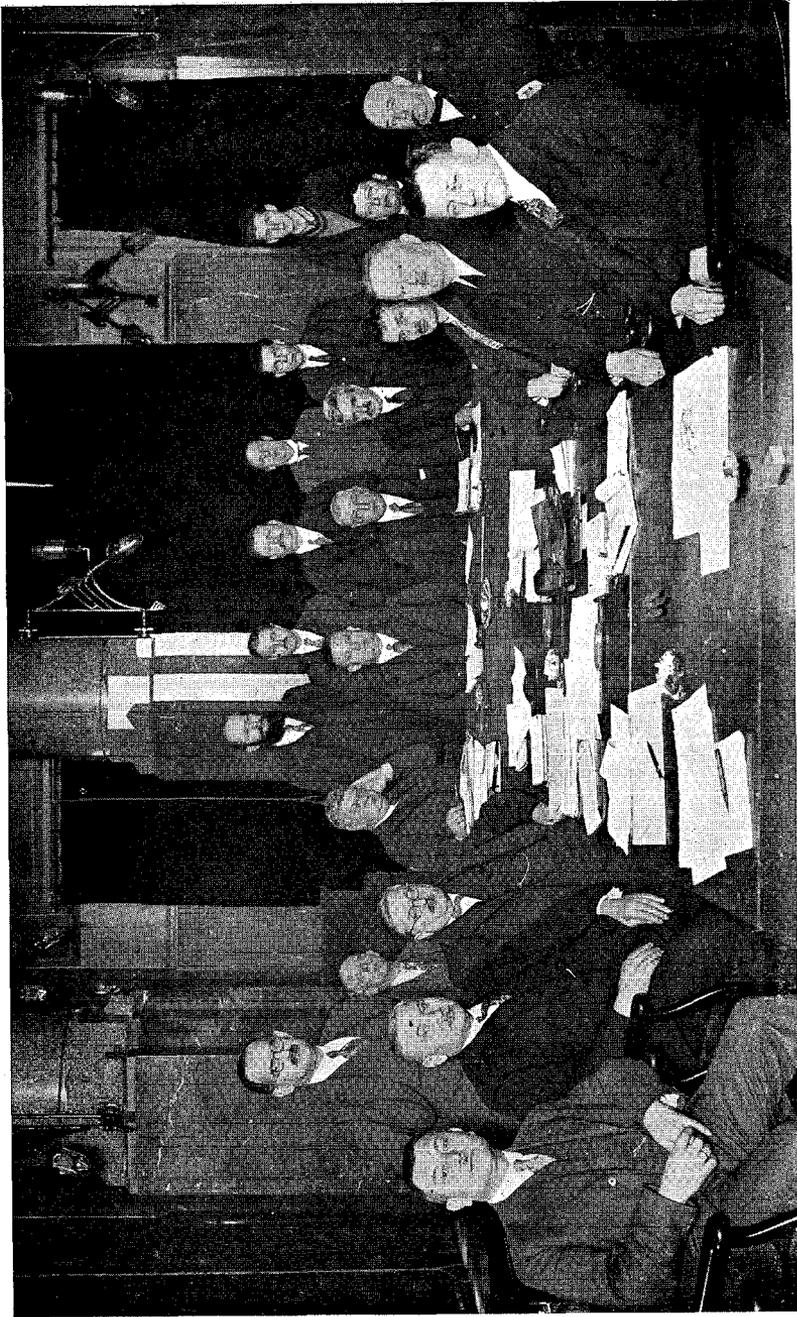
Bemerkt sei noch, dass das Internationale Arbeitsamt in Oktober 1928 im Zusammenhang mit der Genfer Konferenz alle Regierungen ersuchte, paritätische, aus Seeleuten und Reedern bestehende Kommissionen einzusetzen, die mit der Durchführung von Erhebungen über die Arbeitszeit der Seeleute betraut werden sollten. Die I.T.F. hat damals die angeschlossenen Verbände darüber befragt, inwieweit dieses Ansuchen erfüllt wurde. Nach den eingelaufenen Antworten sind in Belgien, Holland, Schweden und Deutschland solche Kommissionen tatsächlich eingesetzt worden, den dänischen und finnischen Verbänden war davon nichts bekannt, und der englische Transportarbeiterverband hat selbst Erhebungen über die genannten Fragen angestellt.

Schutzgesetzgebung für Hafendarbeiter.

Diese Angelegenheit ist im Bericht der Hafendarbeitersektion verarbeitet worden.

Der finnische Hafentarbeiterstreik.

Wie bereits im vorigen Berichte mitgeteilt wurde, hatte sich der finnische Transportarbeiterverband Anfang 1927 an die I.T.F. gewandt mit der Bitte, ihm in einem Kampfe beizustehen, welcher aller Wahrscheinlichkeit nach noch im selben Jahre ausbrechen würde, um eine mehr als nötige Erhöhung der äusserst niedrigen Löhne zu erzielen und darüber hinaus die Anerkennung der Organisation durch die Unternehmer zu erzwingen. Auf dem Kongresse des finnischen Transportarbeiterverbandes, der im Juli 1927 in Helsingfors stattfand, war der Generalsekretär der I.T.F. zugegen und versprach im Namen der Exekutive den finnischen Genossen weitmöglichste Unterstützung der I.T.F. und ihrer Mitgliedsorganisationen für den Fall eines Kampfes. Gleichzeitig gab er im Hinblick auf die damalige Lage der finnischen Arbeiterbewegung seiner persönlichen Meinung Ausdruck, dass der Kampf wenn möglich verschoben werden sollte. Kurz darauf wurde der I.T.F. mitgeteilt, dass tatsächlich die Verschiebung des Kampfes bis zum nächsten Frühjahr beschlossen worden sei, vor allem weil die Metallarbeiter Finnlands seit Wochen in einem schweren Kampfe stünden und die finnische Arbeiterbewegung nicht gleichzeitig zwei grosse Kämpfe für so bedeutende Berufsgruppen wie es die Metallarbeiter und Transportarbeiter darstellen, führen könnte. Anfang Mai 1928 erhielt das Sekretariat der I.T.F. vom finnischen Transportarbeiterverband ein Schreiben, wonach die Verhandlungen mit den Arbeitgebern wieder aufgenommen worden seien, diese würden sich aber wie im vorigen Jahre weigern, die berechtigten Forderungen der Gewerkschaft anzuerkennen und zeigten nicht das geringste Entgegenkommen. Im selben Schreiben appellierte der Verband an die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen, ihm jetzt die im vergangenen Jahre durch die I.T.F. zugesagte Unterstützung angedeihen zu lassen. Mit unserem Rundschreiben vom 8. Mai wurde die Bitte der finnischen Kollegen an die Mitgliedsverbände weitergeleitet mit einem Ersuchen unsererseits, die nötigen Vorbereitungen zu einer eventuellen Unterstützung bei Ausbruch des Kampfes zu treffen und uns mitzuteilen, worin diese Vorbereitungen bestehen. In einem weiteren Schreiben des finnischen Hafentarbeiterverbandes vom 30. Mai teilte uns dieser mit, der Kampf sei unvermeidlich; er werde wahrscheinlich in den ersten Tagen des Monats Juni ausbrechen. Daraufhin appellierte wir nochmals durch Rundschreiben an die Solidarität aller angeschlossenen Organisationen und baten besonders die Verbände der Hafentarbeiter und Seeleute, die finnischen Genossen durch Stilllegung eventueller von Streikbrechern geladenen Schiffe zu unterstützen; die übrigen Organisationen wurden dagegen ersucht, den kommenden Kampf durch Geldsendungen zu finanzieren. Am 1. Juli traf ein Telegramm aus Finnland ein, in dem mitgeteilt wurde, dass tatsächlich am nächsten Tag, den 2. Juni, 12 000



Die Sitzung des Hafnarbeiterbeirats in Amsterdam vom 10. und 11. Februar 1929.

Hafenarbeiter in 39 finnischen Häfen in den Streik treten würden. Noch am selben Tag wurde dies den angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen telegraphisch mitgeteilt und nochmals dringend um tatkräftige Unterstützung gebeten. Einige Tage später, am 7. Juni, war es möglich, allen angeschlossenen Organisationen auf Grund der Mitteilungen der finnischen Kollegen den ersten ausführlichen Situationsbericht zu übersenden. Während des 10-monatigen Streikes hat der finnische Verband das Sekretariat der I.T.F. regelmässig über die Aktion auf dem laufenden gehalten. Täglich gingen Listen der mit Streikbrechern geladenen Schiffe ein mit Angabe des Hafens der Abfahrt und des Reiseziels. Das Sekretariat hat alle diese Angaben täglich an die Verbände weitergeleitet mit der Bitte, dafür zu sorgen, dass Entladen der Schiffe verhindert wird.

Leider stellte sich bald heraus, dass die Zahl der mit Streikbrechern bemannten Schiffe, welche aus den finnischen Häfen fuhren, ziemlich gross war. Es gelang den finnischen Unternehmern, eine Menge von Streikbrechern aus dem Binnenland nach den Hafenplätzen zu locken, ohne dass es den finnischen Hafenarbeitern und dem finnischen Gewerkschaftsbund möglich gewesen wäre, dagegen mit Erfolg einzuschreiten.

Andererseits muss festgestellt werden, dass der Aufruf an die angeschlossenen Organisationen, aus Finnland kommende, vor allem mit Holz beladene Schiffe nicht zu löschen, so gut wie keinen praktischen Erfolg hatte. Von der Schwedischen Transportarbeiterorganisation abgesehen, die ihre Pflicht in jeder Hinsicht erfüllt hat, wurde nur ab und zu versucht, ein von finnischen Streikbrechern geladenes Schiff nicht zu löschen.

Die Ursachen dieser bedauerlichen Tatsache sind vielleicht erklärlich, kann aber im Hinblick auf das den finnischen Kameraden gemachte Versprechen schwerlich entschuldigt werden. Die oben geschilderten Umstände führten deshalb dazu, dass der Streik über 10 Monate dauerte und dann erst mit einem Teilerfolg abschloss; andererseits wurde die I.T.F. der finnischen Transportarbeitergewerkschaft und der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation gegenüber in eine schwierige Lage versetzt.

Letztere, welcher die Hafenarbeiter- und Seeleuteverbände von Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden angehören, berief sofort nach dem Streikausbruch auf 8. Juni 1928 nach Stockholm eine Konferenz ihrer Mitgliedsorganisationen ein, wo beschlossen wurde, die finnischen Hafenarbeiter in ihrer Streikbewegung tatkräftig zu unterstützen und gleichzeitig die I.T.F. und die ihr angehörigen nicht-skandinavischen Organisationen um Hilfe zu ersuchen.

Auf dem vom 9. bis 14. Juli in Stockholm abgehaltenen internationalen Kongress der I.T.F. setzten sich hauptsächlich die skandinavischen Kameraden nochmals für die Sache der finnischen

Hafenarbeiter ein. Nachdem sich auch nach diesem Kongresse in der Situation nichts geändert hatte, d. h. dem Löschen der von Streikbrechern beladenen Schiffe nicht Einhalt geboten wurde — noch vor dem Ablauf des Kongresses, am 13. Juli, wurde allen Mitgliedsorganisationen der I.T.F. nochmals ein dringendes Rundschreiben gesandt —, nahm die skandinavische Transportarbeiter-Föderation, die vom 30. Juli bis 1. August in Bergen ihre jährliche Generalversammlung abhielt, eine Entschliessung an, worin „der Mangel an Solidarität, welchen die I.T.F. und ihre angeschlossenen Organisationen ausserhalb Skandinaviens in bezug auf den finnischen Transportarbeiterstreik an den Tag gelegt haben aufs tiefste“ bedauert und nochmals auf tatkräftige Unterstützung angedrungen wurde.

Am 23. und 24. August fand eine weitere Konferenz der skandinavischen Organisationen, dieses Mal in Kopenhagen, statt, an welcher der Generalsekretär der I.T.F. teilnahm. Auf dieser Konferenz fielen für die I.T.F. und ihre Mitgliedsorganisationen recht unangenehme Bemerkungen. Das Resultat der Besprechungen war, dass die schleunige Einberufung einer Konferenz von Vertretern der für die Boykottierung finnischer Schiffe wichtigsten Länder beschlossen wurde; diese Konferenz fand am 30. August in Amsterdam statt.

Doch auch diese Beratungen führten zu keinem besseren Resultat, was zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass nur die Vertreter der dänischen, der deutschen und der holländischen Hafenarbeiterorganisation anwesend und die belgischen und englischen Delegierten nicht erschienen waren.

Am 19. September fand in Helsingfors eine weitere Sitzung der bei der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen statt, die beschloss, dass der Streik fortgesetzt werden sollte und dass er weiter von der Föderation unterstützt wird. Besonders verdient machte sich dabei der schwedische Transportarbeiterverband, der eigentlich den ganzen Schiffsverkehr zwischen Schweden und Finnland aufhielt.

Eine Sitzung der Exekutive, abgehalten am 13. und 14. Oktober 1928 in Berlin zu dem besondern Zwecke, die Möglichkeit einer tatkräftigen Unterstützung des finnischen Hafenarbeitersstreik zu prüfen, führte ebensowenig zu einem positiven Resultat. Die Exekutive war der Auffassung, dass der Streik in Anbetracht der vielen, von Streikbrechern behandelten und während des Streiks aus finnischen Häfen ausfahrenden Schiffe praktisch nicht mehr zu gewinnen sei und daher versucht werden müsse, eine möglichst günstige Lösung des Konfliktes herbeizuführen.

Die finnischen Kameraden dagegen erachteten ihren Kampf keineswegs als verloren und setzten ihn mit Unterstützung der skandinavischen Organisationen fort. Praktisch war er aber eingestellt, weil die finnischen Häfen in den Wintermonaten einge-

froren sind. Der Streik sollte aber, sobald die Häfen im Frühjahr wieder eisfrei sein würden, wieder aufgenommen werden.

Am 10. und 11. Februar 1929 kam in Amsterdam der Hafentarbeiterbeirat zusammen. Vertreten waren die Organisationen aus Grossbritannien, Irland, Deutschland, Holland, Belgien, Schweden, Norwegen und Finnland. In dieser Sitzung wurde beschlossen, die Mitgliedsverbände nochmals dringend aufzufordern, zu prüfen, inwieweit sie in der Lage wären, bei einer Fortsetzung des Streiks finnische Schiffe aufzuhalten. Das Ergebnis dieser Massnahme war wiederum gleich Null.

Am 16. April wurde der Streik nach 10½ monatiger Dauer aufgehoben. Von den 12.000 Mann, welche von der Bewegung erfasst wurden, hatten in diesen 10½ Monaten nur 400 wieder die Arbeit aufgenommen.

Den Unternehmern gelang es aber, ohne dass dies von der Streikleitung verhindert werden konnte, gerade so viel Streikbrecher aus dem platten Land heranzuziehen, als sie benötigten.

Der Streik endigte mit einem Teilerfolg. Die Reeder weigerten sich, einen Kollektivvertrag abzuschliessen; die Löhne wurden aber um durchschnittlich 15% erhöht. Auch hinsichtlich der Mehrarbeit und der Beschäftigung von Frauen und Jugendlichen wurden Verbesserungen erzielt.

Der Streik kostete rund 14 000 000 finnische Mark, d. s. rund 950 000 holländische Gulden. Der Löwenanteil dieses Betrages wurde von den skandinavischen Organisationen aufgebracht.

Ein genaues Bild darüber, was die skandinavischen Organisationen auf finanziellem Gebiet leisteten, gewinnt man aus untenstehender Tabelle:

Organisation:	Mitgliederzahl am 1. Januar 1929	Beigesteuert
Dänischer Transportarbeiterverband	25.910	FM. 5.475.000.—
Dänischer Matrosenverband	3.200	„ 298.213.55
Dänischer Heizerverband	2.150	„ 210.000.—
Norwegischer Transportarbeiterverband	5.875	„ 719.943.88
Norwegischer Seemannsverband	4.000	„ 396.508.54
Schwedischer Transportarbeiterverband	22.122	„ 2.183.451.02
Schwedischer Matrosenverband	5.415	„ 589.856.13
Schwedischer Heizerverband	5.010	„ 443.312.—
	73.682	FM. 10.316.285.12

Den Betrag, welchen alle anderen bei der I.T.F. angeschlossenen Verbände — 2 108 488 Mitglieder abzüglich der 73 682 skandinavischen Mitglieder — aufbrachten, findet man im Kassenbericht aufgeführt.

Der Streik der finnischen Hafentarbeiter war ein mit grosser Hartnäckigkeit geführter Kampf gegen mächtige, von einer reak-

tionären Regierung gestützte Arbeitgebergruppe. Dass er schliesslich mit einem Teilerfolg endigte, ist ausser dem Kampfesmut der finnischen Arbeiter selbst ausschliesslich der Unterstützung zuzuschreiben, die ihnen von den skandinavischen Organisationen zuteil wurde.

An dieser Stelle noch ein Wort der Verehrung für den Mann, welcher diesen Streik leitete, zu einem guten Ende brachte und ihn mit seinem Leben bezahlte, für unseren drei Monate nach Ablauf der Bewegung an Lungenschwindsucht gestorbenen Kamerad Edv. Jokela. Er weigerte sich, seinen Posten zu verlassen, obwohl ihm durch eine ihm angebotene Kur in einem milderen Klima wahrscheinlich das Leben hätte gerettet werden können.

Streik im Hafen von Antwerpen.

Gegen Mitte Juni 1928 wurde im Hafen von Antwerpen der Streik erklärt, um eine Lohnerhöhung durchzusetzen. Mit übergrosser Mehrheit haben die Arbeiter einen von der Reedervereinigung gemachten Vergleichsvorschlag abgelehnt. Dem belgischen Transportarbeiterverband, unter dessen Leitung die Bewegung stand, war es klar, dass mit einer längeren Dauer des Konflikts gerechnet werden musste. Da der Streik unerwartet ausbrach, verfügte die Organisation nicht über genügend flüssige Mittel, um die Bewegung auf längere Zeit zu finanzieren. Das verfügbare Geld reichte nur zur Auszahlung der Streikunterstützung auf ca. 3 Wochen; pro Woche mussten dafür ca. 1.200.000 Franken ausgegeben werden. Die Organisation ging daher die I.T.F. um Vermittlung zur Erlangung eines Darlehens bei den Schwesterorganisationen an, wodurch sie in stand gesetzt werden sollte, bei einer Streikdauer von 3 Wochen, d. h. über den 14. Juli hinaus, Unterstützung zu gewähren. Das Sekretariat der I.T.F. sandte unterm 27. Juni 1928 an die Hafnarbeiterverbände von Deutschland, Holland, Grossbritannien, Dänemark, Norwegen und Schweden ein Rundschreiben, setzte ihnen darin die Lage auseinander und bat sie, ihren Delegierten zum Stockholmer Kongress die Befugnis zu erteilen, einen Beschluss über die Gewährung eines Darlehens an den belgischen Verband zu treffen, ähnlich wie dies s. Zt. auf dem Pariser Kongress geschah, um dem englischen Transportarbeiterverband zu helfen.

Anfang Juli erhielt das Sekretariat vom englischen Transportarbeiterverband die telegraphische Mitteilung, er könne am 10. Juli dem belgischen Verband als Rückzahlung aus dem ihm s. Zt. von der I.T.F. gewährten Darlehen 7.000 £ zur Verfügung stellen. Während des Stockholmer Kongresses fand eine Konferenz von Vertretern der für ein evtl. Darlehen an die belgischen Arbeiter in Betracht kommenden Organisationen statt. Das Resultat der Besprechung war die Gewissheit, dass der streikenden Organisation in der erforderlichen Weise geholfen werden konnte. Inzwischen

traf aber ein Telegramm ein, worin dem Sekretariat der I.T.F. mitgeteilt wurde, dass die Arbeit in Antwerpen wieder aufgenommen worden sei und dass in 14 Tagen eine Neuregelung der Löhne erfolge. In der getroffenen Vereinbarung war auch eine Verbesserung des Anwerbesystems vorgesehen. Am 26. Juli erstattete der Vorstand des belgischen Verbandes die ihm unterm 10. Juli vom englischen Transportarbeiterverband überwiesenen 7.000 £ zurück, da er sie nach der plötzlichen Beendigung der Bewegung nicht mehr benötigte. Das Geld wurde unter die Organisationen, welche 1926 zu dem Darlehen für die englischen Kameraden beigesteuert hatten, verteilt. Wir glauben behaupten zu können, dass dieser Solidaritätsbeweis der Mitgliedsorganisationen der I.T.F. zweifellos zu dem schnellen und glücklichen Ausgang des Konfliktes beigetragen hat.

Streik im Hafen von Zaandam.

Ende April 1929 brach unter den Holzarbeitern von Zaandam ein Streik um eine Lohnerhöhung aus. Da die Unternehmer auf die Forderungen nicht eingingen, erklärten die beim Laden und Löschen von Holz in Zaandam beschäftigten Hafnarbeiter einen Solidaritätsstreik. Anfang Mai wurde die I.T.F. vom holländischen Transportarbeiterverband um Vermittlung angegangen, damit sie sich dafür verwerde, dass die Mannschaft eines schwedischen in Zaandam eingetroffenen Schiffes daran gehindert wird, durch Verrichtung von Hafnarbeit als Streikbrecher zu fungieren. Daraufhin wandten wir uns sofort telegraphisch nach Schweden, um von dem schwedischen Seemannsverband zu verlangen, dass den betreffenden Mitgliedern entsprechende Anweisungen zur Verweigerung jeglicher Arbeit in der Ladung gegeben wird. Die schwedischen Kameraden haben der Bitte ohne weiteres Folge geleistet und haben das Deckpersonal des Dampfers „Wilton“ telegraphisch beauftragt, das Löschen von Holz zu verweigern. Die Seeleute sind dieser Aufforderung einmütig nachgekommen und haben damit einen glänzenden Beweis internationaler Solidarität geliefert. Ferner begaben sich Vertreter des Sekretariats der I.T.F. nach Zaandam, um sich zu vergewissern, dass die Instruktionen auch befolgt wurden. Die Mannschaft eines anderen schwedischen Schiffes, das einige Tage später in Zaandam einlief, lehnte ebenfalls ab, sich als Streikbrecher verwenden zu lassen. Da sich die Streikbewegung in die Länge zu ziehen schien, sahen wir uns veranlasst, auch die deutschen und finnischen Verbände über die Lage aufzuklären und sie zu bitten, die nötigen Massnahmen zu treffen, um zu verhüten, dass sich Seeleute ihres Landes beim Entladen von Schiffen, die in Zaandam anlegen, verwenden lassen. Die beiden Verbände entsprachen unserer Bitte. Der Deutsche Verkehrsbund (jetzt: Gesamtverband der Arbeitnehmer der Öffentlichen Betrieben und des Personen- und Warenverkehrs) liess unter den deutschen Seeleuten Flugblätter verbreiten mit der Aufforderung, ihren holländischen Kameraden

durch Übung von Solidarität zu helfen. Diese Flugblätter wurden nicht nur unter den Seeleuten auf deutschen Schiffen verteilt, sondern auch der Ortsgruppe Zaandam der holländischen Transportarbeiterorganisation zur Verfügung gestellt. Nachdem die Zaandamer Unternehmer sahen, dass sich der Konflikt in die Länge zog, holten sie aus einigen Dörfern an der Zuidersee Streikbrecher heran. Dies brachte indessen keine grosse Änderung in der Bewegung, da es sich um ungeschulte, unerfahrene Kräfte handelte. Allerdings gelang es, einige Holzschiffe mit dem Bestimmungsort Duisburg zu beladen. Auf die Bitte der holländischen Organisation telegraphierten wir sofort der Ortsgruppe Duisburg des Deutschen Verkehrsbundes und baten diese, die Löschung der fraglichen Schiffe, deren Namen wir ihr ebenfalls aufgaben, zu verhindern. Die deutschen Kameraden antworteten, dass sie ihr Bestes tun würden, es handle sich aber um keine leichte Sache, da die Arbeiter, an die sie sich wenden müssten, verhältnismässig schlecht organisiert seien. Da der Streik noch immer fort dauerte und mit den Streikbrechern nichts besonderes ausgerichtet werden konnte, wandten die Arbeitgeber List an und lenkten die Holzschiffe zur Löschung nach Amsterdam, von wo aus die Ladungen nach Zaandam transportiert wurden. Die Organisation sah sich demzufolge vor das Problem gestellt, ob der Streik auch auf den Amsterdamer Hafen ausgedehnt werden sollte oder nicht. Um ihr die Beschlussfassung zu erleichtern, ersuchte das Sekretariat der I.T.F. die Organisationen der Transportarbeiter zu Land, insbesondere die schwedische und finnische Organisation, zu untersuchen, ob das in ihren Ländern von holländischen Importeuren gekaufte Holz tatsächlich für Amsterdamer Firmen bestimmt sei oder für Geschäfte in Zaandam. Man versprach uns, Nachforschungen anzustellen, um die Namen der Holzkäufer ausfindig zu machen. Etwas später im Monat August haben wir zugunsten der Streikenden von Zaandam auch die griechischen Seeleute um Solidarität angegangen. Es stellte sich nämlich heraus, dass eine gewisse Anzahl unter griechischer Flagge fahrender Schiffe Ende August im Hafen von Zaandam einlaufen sollten. Die griechische Seeleuteföderation sandte uns am 25. August einen Brief mit den von uns gewünschten Angaben über den Tonnengehalt der ihr aufgegebenen Schiffe und mit Instruktionen, welche an die Offiziere dieser Schiffe weitergeleitet werden sollten. Von diesen Anweisungen und Angaben setzten wir den holländischen Transportarbeiterverband in Kenntnis.

Im Monat August schlug die Organisation den Unternehmern direkte Verhandlungen vor, da die Vermittlungsversuche des amtlichen Schlichters gescheitert waren. Nach langen und schwierigen Verhandlungen wurde vereinbart, dass bei Wiederaufnahme der Arbeit sämtliche Arbeiter innerhalb 6 Wochen wieder eingestellt werden. Geschähe dies nicht, so sollten die Unternehmer den betreffenden Arbeitern 20 Wochen lang hfl. 5.— pro Woche Entschädigung bezahlen. Die Unternehmer waren ferner mit Lohner-

höhungen von hfl. 0.50 pro Woche für die am schlechtesten bezahlten drei Arbeiterkategorien und mit hfl. 0.25 für die festen Arbeiter, die vor dem Streik hfl. 28.25 pro Woche verdienten — dies nur soweit die Holzarbeiter in Frage kamen — einverstanden. Die Hafendarbeiter nahmen am 7. Oktober die Arbeit wieder auf, ohne eine Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen erlitten zu haben.

Streik bei den griechischen Eisenbahnen.

Eine ziemlich unklare Pressenachricht, in der u. a. ein bei den griechischen Eisenbahnen drohender Streik erwähnt wurde, veranlasste uns, den griechischen Eisenbahnverband im November 1928 sowohl telegraphisch als auch brieflich um nähere Auskunft zu ersuchen. Das Antworttelegramm war ebenfalls ziemlich unklar; es enthielt die Mitteilung, dass Entlassungen vorgenommen worden seien, weshalb wir bei der Regierung intervenieren möchten. (Im Jahre 1927 konnte unser Sekretariat nach fruchtlosen Bemühungen der griechischen Kameraden die Wiedereinstellung einer gewissen Anzahl ehemaliger Streikteilnehmer erwirken.) Trotz unserer wiederholten Briefe erhielten wir keine näheren Nachrichten über den Fall, weshalb wir nichts mehr weiter unternehmen konnten.

Der Streik in den australischen Häfen.

Am 7. Januar 1930 erhielt die I.T.F. ein Telegramm aus Melbourne mit der Nachricht, dass infolge des Konfliktes, der im September 1929 zwischen der australischen Dockerorganisation und den Arbeitgebern ausgebrochen war, über 15.000 Hafendarbeiter ausgesperrt worden seien und dass die Arbeit im Hafen von Streikbrechern ausgeführt werde. Das Telegramm schloss mit einem Appell an die I.T.F. um finanzielle Unterstützung der kämpfenden Arbeiter. Dieses Unterstützungsgesuch wurde durch ein anderes, vom Sekretär des australischen Gewerkschaftsbundes unterzeichnetes Telegramm bestätigt und unterstützt. Der Ausschuss der I.T.F. nahm von diesen Telegrammen Kenntnis und war der Ansicht, dass ein Unterstützungsausschuss an die Organisationen schon angebracht sei, hätte die I.T.F. zu jenem Zeitpunkt nicht gerade alle ihre Kräfte zur Unterstützung der finnischen Hafendarbeiter aufbieten müssen. Es wurde beschlossen, den Kollegen Bevin in einem Briefe über den Inhalt der eingegangenen Telegramme zu informieren und ihn zu fragen, ob der englische Transportarbeiterverband, der in engerer Verbindung mit den australischen steht, etwas in der Angelegenheit tun könne. Die Antwort Bevins sowie die Telegramme wurden der im Januar abgehaltenen Sitzung des Exekutivkomitees vorgelegt und dieses beschloss mitzuteilen, dass dem Unterstützungsgesuch leider nicht stattgegeben werden könne, da die Mitgliedsverbände der I.T.F. zu jenem Augenblick schon zu grosse

Lasten zu tragen und weitgehendste Verpflichtungen übernommen hatten.

Streik der isländischen Fischer.

Am 3. Januar 1929 ging beim Sekretariat ein Telegramm der isländischen Seeleuteorganisation ein, wonach auf den Fischtrawlern der Streik erklärt worden war. Die Bewegung hatte ihre Ursache darin, dass sich die Reeder weigerten, in die Forderungen der Organisation auf eine 17%-ige Erhöhung der Heuern, sowie auf eine Erhöhung der Zuschläge und Fanganteile einzuwilligen. Ein vom Schlichter gemachter Vorschlag führte nicht zu dem gewünschten Ergebnis, und die Organisation beschloss, auf den Fischtrawlern den Streik zu erklären. Der isländische Seemannsverband ersuchte das Sekretariat der I.T.F., sich dafür zu verwenden, dass die mit Streikbrechern bemannten isländischen Fischtrawler nicht in englischen Häfen gelöscht werden. Die Organisation sandte dem Sekretariat regelmässig einen Situationsbericht und teilte ihm telegraphisch die Namen der Fischtrawler mit, die zum Fang ausgefahren waren und wahrscheinlich in englischen Häfen anlegen sollten. Die Vermittlung der I.T.F. war inzwischen überflüssig geworden, denn gegen Ende des Monats erhielten wir ein Telegramm, wonach die Streikbewegung eingestellt wurde und es der Organisation gelungen war, einen Kollektivvertrag abzuschliessen, der für die Arbeiter eine Heueraufbesserung von 16 % mit sich brachte.

Streik bei den Eisenbahnen in Rhodesien.

Am 21. Februar 1929 wurde uns telegraphisch mitgeteilt, dass auf den Eisenbahnen Rhodesiens ein 'Generalstreik' erklärt wurde, dass die Bewegung 3000 Mann umfasse und dass eine Unterstützung durch die I.T.F. sehr erwünscht sei. Dieses Ersuchen hat das Sekretariat zunächst an den Kollegen Cramp weitergeleitet, damit derselbe die Angelegenheit vor der Sitzung unseres Exekutivkomitees, die am 24. Februar stattfinden sollte, dem Vorstand seiner Organisation unterbreiten konnte. Nach der Besprechung im Exekutivkomitee schrieben wir der Organisation, dass wir zu unserem Bedauern nicht in der Lage seien, Unterstützung zu gewähren und beriefen uns dabei auf den betreffenden Artikel in unseren Satzungen, der bestimmt, dass die I.T.F. finanzielle Unterstützung an ihr nicht angeschlossene Verbände nur in Ausnahmefällen gewähren darf und dass nach unserer Ansicht der vorliegende Fall nicht als ein solcher Ausnahmefall betrachtet werden könne.

Der Strassenbahnerstreik in Tunis.

In dem Moment, wo Kollege Fimmen auf einer Propagandatournee durch die algerischen und tunesischen Häfen mit zwei Kollegen der französischen Hafentarbeiterföderation nach Tunis kam — es war am 1. November 1928 — sprach dieser in Streik-

versammlungen und händigte der Strassenbahnergewerkschaft als Solidaritätsbeweis der Transportarbeiter-Internationale einen Betrag von hfl. 300.— aus. Diese Einmischung der I.T.F. blieb nicht ohne Resultat, denn es wurde daraufhin eine Schlichtungskommission eingesetzt, die den Arbeitern durch einen Schiedsspruch Genugtuung verschaffte. Am 11. November wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

Konflikt an Bord des Dampfers Alafia.

Am 6. Mai 1929 erhielt das Sekretariat der I.T.F. vom schwedischen Heizerverband ein Telegramm. Danach war die Organisation gezwungen, für 6 Heizer eines griechischen, in Gothenburg eingelaufenen Schiffes, die an Land gehen wollten, einen Prozess anhängig zu machen. In einem nach dem Telegramme eingetroffenen Briefe wurde uns mitgeteilt, dass es sich um den griechischen Dampfer Alafia aus Piräus handelte, der eine Reise van Buenos Aires nach Gothenburg unternommen hatte. Auf dieser Reise ist das Heizraumpersonal, das verschiedenen Nationalitäten angehörte, aber überwiegend im belgischen Transportarbeiterverband organisiert war, sehr schlecht behandelt worden. Das Essen war schlecht und unzureichend und wiederholte Male waren die Heizer gezwungen, unter vorgehaltenem Revolver zu arbeiten. In Gothenburg verlangte die Mannschaft, ausgeschifft zu werden. Dies wurde ihnen verweigert und als sie das Schiff verliessen, wurden sie wieder von der Polizei an Bord zurückgebracht. Der Seeleuterverband hat sich um diese Seeleute angenommen und den Kapitän des Schiffes wegen schlechter Behandlung verklagt. Auf Veranlassung dieses Verbandes schilderte das Sekretariat der I.T.F. den Mitgliedsorganisationen der Seeleute in einem Rundschreiben den Fall, und bat sie um geeignete Massnahmen um den Reedern die Anmusterung einer anderen Mannschaft unmöglich zu machen.

In dem Momente, wo das Schiff den Hafen von Gothenburg verliess, sprangen 6 der neun Heizer an Land und die Polizei verhaftete sie von neuem. Man wandte sich darauf an die griechische Gesandtschaft und als es dem Kapitän auch in Malmö nicht gelungen war, andere Heizer anzuheuern, rief man nochmals die Polizei herbei, welche die Flüchtlinge wieder an Bord schickte. Das Schiff fuhr von Malmö nach Stockholm, wo die Organisation ihre Bemühungen, der Mannschaft Genugtuung zu verschaffen, fortsetzte. Sie hatte damit aber nicht den gewünschten Erfolg und am 3. Juni wurde uns mitgeteilt, dass der Kapitän mit der alten Bemannung von Stockholm ausgefahren sei. Der Kapitän hat sich zunächst bereit erklärt, die Seeleute freizulassen, als aber die Polizei Garantie für die Rückbeförderung verlangte, verweigerte er solche. Der schwedische Heizerverband hatte festgestellt, dass die betreffenden Seeleute mit ihren Verbandsbeiträgen stark im Rückstand waren und glaubte deshalb, das Risiko zur Gewährung der verlangten Garantie nicht übernehmen zu sollen.

Norwegische Seeleute.

Der norwegische Verband der Matrosen und Heizer hatte einen Konflikt mit der Reederei Wilhelm Wilhelmsen, die sich weigerte, mit dem Seeleuteverband befriedigende Vereinbarungen über die Arbeitsbedingungen zu treffen. Der Verband wandte sich am 14. Januar 1928 an die I.T.F. mit der Bitte zu untersuchen, ob es möglich wäre, im Falle eines offenen Konfliktes, eine Unterstützungsaktion in den, grössten Häfen Europas, Amerikas und Australiens durchzuführen. Die Organisation Norwegens beabsichtigte ihrerseits die Aktion gegen die Reederei Wilhelm Wilhelmsen im Oktober 1928 einzuleiten. Da aber inzwischen ein Konflikt mit dem Reederverband ausgebrochen war und Verhandlungen über den Abschluss einer neuen Vereinbarung für die Grossschifffahrt stattfinden sollten, wurde beschlossen, zunächst deren Resultate abzuwarten. Später erklärte sich die Reederei bereit, den zwischen dem Seeleuteverband und dem Reederverein abgeschlossenen Vertrag anzuerkennen, obwohl sie dem Reederverein nicht angehört.

Unterstützung der Opfer des Erdbebens in Bulgarien.

Nachdem das schreckliche Erdbeben, welches am 14. April 1928 Bulgarien heimsuchte, auch unter dem Eisenbahnpersonal Opfer gefordert hatte, beschloss der geschäftsführende Vorstand, dem bulgarischen Eisenbahnerverband zum Beweis der Sympathie und Solidarität der I.T.F. 12 500 Lewas zu übermitteln.

Einführung der automatischen Kupplung bei den Eisenbahnen.

Teils auf unsere Schritte hin wurde auf die Tagesordnung der XI. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf vom Jahre 1928 die Frage der Unfallverhütung gesetzt, in welchem Behandlungsgegenstand auch die Unfallverhütung durch die automatische Kupplung bei den Eisenbahnen inbegriffen war.

Um zu verhindern, dass letzterer Teil der Unfallverhütungsfrage — und die Interessen der Eisenbahner und Transportarbeiter im allgemeinen — sich nicht in den Behandlungsgegenständen als Ganzes verliere, hatte die I.T.F. in der Nähe des Konferenzsaales einen Stand eingerichtet, wo sie Broschüren, graphische Darstellungen, Modelle, und verschiedene Gegenstände zur Schau stellte, um die Delegierten auf die Forderungen der Transportarbeiter aufmerksam zu machen. Das Sekretariat hatte in französischer, deutscher, englischer, spanischer und schwedischer Sprache Berichte ausgearbeitet, deren besondere und sorgfältige Ausführung ebenfalls die Aufmerksamkeit der Konferenzteilnehmer auf sich lenken sollte. In einem dieser Berichte wurde die automatische Kupplung behandelt.

Ferner wurden Schritte unternommen, um zu erwirken, dass eine möglichst grosse Zahl Vertreter unserer Mitgliedsorganisationen

den Delegationen zur Konferenz eingegliedert würden. Diese Schritte waren von Erfolg. 18 Vertreter von Mitgliedsverbänden der I.T.F. nahmen an der Konferenz teil und es kann sogar behauptet werden, dass eine ganze Anzahl derselben bei den Debatten eine wichtige Rolle gespielt haben. Kollege Mertens (Belgien) hat es übernommen, der Konferenz von uns der Arbeitnehmergruppe vorgeschlagene Entschliessungsentwürfe einzubringen. Der Sekretär der Eisenbahnersektion der I.T.F. — obwohl er zur Konferenz nicht delegiert war — hatte zudem Gelegenheit, in dem Ausschuss für die Automatische Kupplung die Wünsche der Eisenbahnerorganisationen darzulegen.

Das Ergebnis dieser Bemühungen war, dass die Konferenz beschloss, den Verwaltungsrat zur Schaffung eines Ausschusses zu veranlassen, welcher die Frage der Einführung der automatischen Kupplung prüfen sollte. Nach hartnäckigem Widerstand sprach sich der Verwaltungsrat mit 11 gegen 10 Stimmen (die Regierungsvertreter von Österreich, Brasilien, Kanada und Japan stimmten für die Arbeitnehmerdelegierten) für die Einsetzung dieses Ausschusses aus.

Der Widerstand der Arbeitgeber beschränkte sich nicht nur auf diesen Beschluss. Die Verwaltungen taten ihr möglichstes, um einen Einfluss auf die Zusammensetzung des Ausschusses, u. z. gemäss ihren Wünschen und um die Sache in die Länge zu ziehen, auszuüben. Das Sekretariat teilte den Mitgliedsverbänden die nach dieser Richtung eingezogenen Auskünfte mit und drängte wiederholt beim internationalen Arbeitsamt auf möglichst schnelle Einsetzung des Ausschusses und Einberufung seiner ersten Sitzung. Es ist dann beschlossen worden, dass die erste Sitzung am 2. Juni 1930 stattfinden soll.

Der Ausschuss setzt sich folgendermassen zusammen:

Regierungsdelegierte: Vertreter des Verwaltungsrats: de Altea (Spanien). *Sachverständige:* Belgien: Colens; Frankreich: Grimpret (Stellvertreter: Roy); Japan: Yamashita (Stellvertreter: Onoye); Schweiz: Hunziker; Deutschland: Bessert; Kanada: Simpson; Polen: Czapski; Italien: Ciardi.

Arbeitnehmergruppe: Vertreter des Verwaltungsrats: Schürch (Schweiz). *Sachverständige:* Cramp (London); Nathans (Amsterdam); Jarrigion (Paris); Herrmann (Berlin); Held (Bern); Forslund (Stockholm); Tallon (Ottawa); Grenzer (Budapest).

Stellvertreter: Smeykal (Wien), Moltmaker (Utrecht), Brodecky (Prag), Maxamin (Warschau), Gómez (Madrid), Issaieff (Sofia) und Schmidt (Trier).

Arbeitsgebergruppe: Vertreter des Verwaltungsrats: Tzaut (Schweiz). *Sachverständige:* Duchatel (Frankreich); Jenkin Jones (Grossbritannien); de Tolnay (Ungarn); Zehnder (Schweiz); Luzzatti (Italien); Ekman (Schweden); Ackenmann (Deutschland). Ein achttes Mitglied wird später ernannt werden.

(Soweit die Arbeitnehmergruppe in Frage kommt, ist zu bemerken, dass der 8. Sachverständige und der 7. Stellvertreter von der christlichen Internationale des Eisenbahnpersonals emanant worden sind.)

Sicher ist, dass wir mit der Schaffung dieses Ausschusses den ersten Erfolg in dieser Richtung zu verbuchen haben; es wäre aber verfehlt, wollten wir dem eine zu grosse Bedeutung beilegen und aus dem Auge verlieren, wie notwendig es ist, unsere Bemühungen energisch fortzusetzen. In dieser, wie auch in anderen Fragen bietet die Macht der gewerkschaftlichen Organisationen die beste Garantie für einen Erfolg.

Auf unsere Bitte wurden uns für unsere Propaganda zur Einführung der automatischen Kupplung von der japanischen Regierung, von den Firmen Scharfenberg und Boirault, sowie von der französischen Nordbahngesellschaft Filme über die Verwendung der verschiedenen Kupplungsapparate und des Kupplungsstockes zur Verfügung gestellt. Diese Filme können den Verbänden leihweise zur Aufklärung über dieses Problem und über die Tätigkeit der I.T.F. in dieser Angelegenheit überlassen werden.

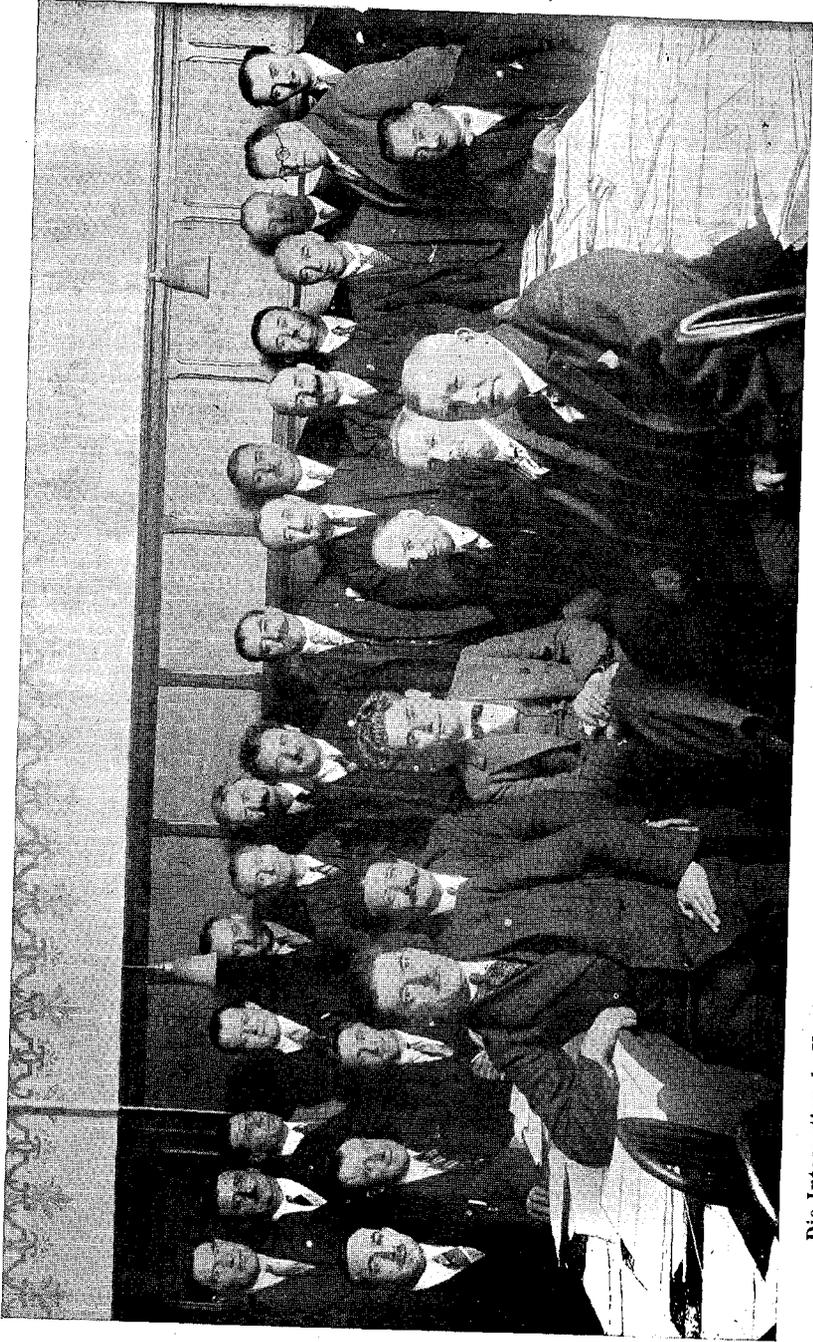
Die Besetzung von Lokomotiven mit einem Mann.

Das Sekretariat der I.T.F. beschäftigt sich seit langem mit der wichtigen Frage, welche Gefahren durch die einmännige Besetzung von Motorwagen und Lokomotiven für das Eisenbahnpersonal verbunden sind.

Auf der bereits oben erwähnten XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz ist ein Bericht über diese Frage verteilt worden. Auf unsere Bitte hat die Konferenz beschlossen, den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes einzuladen, eine Untersuchung über die mit der Einmannbesetzung verbundenen Gefahren durchführen zu lassen.

Die im Januar 1929 in Prag abgehaltene Sitzung des Eisenbahnerbeirats hat sich mit dieser Frage ebenfalls befasst und nach Genehmigung des vom Sekretariat vorgelegten Berichtes und Entwurfes zu einem Fragebogen einige Kollegen beauftragt, eine Unterredung mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes zu erbitten, um seine Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Frage zu lenken und ihn zu ersuchen, gegebenenfalls den von der Eisenbahnersektion der I.T.F. gutgeheissenen Fragebogen bei der beabsichtigten Erhebung zu verwenden.

Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes hat uns seine volle Mitwirkung zugesagt. Wir wissen, dass das Internationale Arbeitsamt eine Untersuchung eingeleitet hat, es ist aber wahrscheinlich, dass sich die nächste Sitzung der Konferenz mit der Frage befassen wird. Wir haben selbst eine Untersuchung über die Frage der Einmannbesetzung von Lokomotiven vorgenommen, deren Ergebnisse wir zu veröffentlichen gedenken.



Die Internationale Konferenz des Schlafwagen- und Speisewagenpersonals. (Paris, 21. und 22. Oktober 1929.)

Aktion zugunsten des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals.

Da uns aus verschiedenen Ländern Klagen zuingen über die misslichen Arbeitsverhältnisse bei der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Mitropa, beriefen wir nach Fühlungnahme mit den beteiligten Organisationen eine Internationale Konferenz des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals ein. Diese fand am 21. und 22. Oktober 1929 in Paris statt.

Die Tagesordnung der Konferenz lautete:

- 1°. Verschiedene Mitteilungen.
- 2°. Bericht über die allgemeine Lage.
- 3°. Programm der Forderungen.
- 4°. Aktionsmöglichkeiten zur Verwirklichung des Programms.

An der Konferenz nahmen teil: die Organisationen Deutschlands, Oesterreichs, Belgiens, Spaniens, Frankreichs, der Niederlande, Polens, Rumäniens und der Schweiz, sowie der Sekretär der Internationalen Union der Hotel-, Restaurant- und Cafèangestellten.

Eine Untersuchung der Organisationsverhältnisse im Speisewagen- und Schlafwagengewerbe ergab, dass das Personal in einigen Ländern eine ansehnliche Machtstellung einnimmt, während es in anderen Ländern an gewerkschaftlicher Macht gebricht.

Die Untersuchung der Arbeitsbedingungen förderte unerträgliche Verhältnisse und grobe Misstände bei der Internationalen Schlafwagengesellschaft zutage. Die Konferenz beschloss, unmittelbar eine Delegation zur Generaldirektion der Gesellschaft zu entsenden. Von diesem Vorhaben telegraphisch benachrichtigt, antwortete die Direktion, dass sie die Delegation nicht empfangen werde.

Diese Weigerung rief allgemeine Entrüstung hervor und brachte die Delegierten zu dem Entschluss, sofort gegen die Gesellschaft vorzugehen. Zunächst wurde das Sekretariat der I.T.F. beauftragt, einen Brief an die Gesellschaft zu richten, worin gegen diese Haltung protestiert und ferner zum Ausdruck gebracht wird, dass die Verantwortung für die Folgen dieser zumindest unhöflichen Geste auf die Gesellschaft zurückfällt. Ferner wurde beschlossen, die erbärmlichen Arbeitsbedingungen auf gewissen Eisenbahnnetzen in der Presse bekanntzugeben, und die anmassende Haltung der Gesellschaft gegenüber den Behörden und dem Personal zu brandmarken. Ferner wurde beschlossen, die Beschwerden und Forderungen des Personals zur Kenntnis der Regierungen und des Internationalen Arbeitsamtes zu bringen. Die anwesenden Organisationen verpflichteten sich, der I.T.F. in dieser Aufgabe mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln beizustehen und notwendigenfalls die Angelegenheit in den Parlamenten ihrer Länder zur Sprache zu bringen.

Die Generaldirektion der Internationalen Schlafwagengesell-

schaft beharrt auf ihrem Standpunkt und weigert sich, die I.T.F. als Wortträger des Personals anzuerkennen. Ein langer Protestbrief des Sekretariats an den Baron Desprets, Brüssel, Vorsitzender des Verwaltungsrates, veranlasste die Generaldirektion, ihr schroffes Verhalten schriftlich zu begründen. Selbstverständlich reicht die Begründung nicht hin, um dieses Verhalten in unseren Augen zu rechtfertigen und wir werden uns nach Mitteln umsehen müssen, um die Anerkennung der Organisationen und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erzwingen. Die Regierungen der europäischen Länder, in welchen die Gesellschaft ihr Gewerbe betreibt, wurden schriftlich von den üblen Gewohnheiten dieses Arbeitgebers benachrichtigt. Der I.G.B. wurde gebeten, die Aufmerksamkeit der Landeszentralen auf die unbefriedigenden Organisationsverhältnisse in diesem Gewerbe zu lenken. Die angeschlossenen Organisationen wurden ersucht in ihrem Lande eine Pressekampagne gegen die Gesellschaft zu führen.

Mit Befriedigung können wir feststellen, dass unsere Aktion der Anstoss zur Verstärkung der gewerkschaftlichen Positionen in verschiedenen Ländern gewesen ist. Dort, wo keine Organisation bestand, sind neue Organisationen ins Leben gerufen worden, oder unternahmen die Eisenbahnerverbände die Mitgliederwerbung unter dem Speisewagen- und Schlafwagenpersonal. Derartige Mitteilungen erhielten wir aus Belgien, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und der Tschechoslowakei.

Zur Zeit erwägen wir die Einberufung einer neuen Konferenz, um gemäss dem Beschlusse der Pariser Konferenz über die weiteren Massnahmen zu beratschlagen.

Konflikt zwischen dem holländischen Eisenbahnerverband und der Mitropa.

Der Amsterdamer Vertreter der Mitropa weigert sich, den holländischen Eisenbahnerverband als Vertreter des diesem Verbands angehörenden Personals anzuerkennen; dies und die Entlassung eines Vertrauensmannes der Organisation veranlasste uns, mit dem Vertreter der Mitropa in Verhandlungen zu treten. Bei der ersten Unterredung wurde die Entlassung bereits rückgängig gemacht und das Versprechen gegeben, mit dem Eisenbahnerverband über dessen Anerkennung zu verhandeln. Die Angelegenheit wurde ferner auf gütlichem Wege geregelt.

Aktion für das Mitspracherecht des Eisenbahnpersonals.

Unsere Bemühungen für die Ernennung von Personaldelegierten in die Regierungsdelegationen zur Madrider Tagung des Internationalen Eisenbahnkongresses blieben erfolglos, mit Ausnahme bei den Regierungen Frankreichs und Grossbritanniens. Wir beschliessen daher ebenfalls in Madrid und zwar kurz von der Tagung der Arbeitgeber eine internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals

einzuuberufen zur Prüfung der das Personal interessierenden Punkte der Tagesordnung der Arbeitgeberkonferenz. Diese Konferenz wird vom 30. April bis 4. Mai 1930 stattfinden. Es werden Berichte vorliegen über:

die Mitwirkung des Personals an der Verbesserung der Betriebsergebnisse und Beteiligung des Personals am Gewinn (Berichterstatter Lambert, Belgien);

die allgemeine Sicherheit bei den Eisenbahnen (Berichterstatter Bidégaray, Frankreich).

die Frage der Automobilkonkurrenz gegen die Eisenbahnen (Berichterstatter Bratschi, Schweiz).

die Ausbildung des Eisenbahnpersonals (Berichterstatter Scheffel, Deutschland);

die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb, unter besonderer Berücksichtigung der daraus für die Beamten entstehenden Folgen (Berichterstatter Walkden, England).

das Internationale Mitspracherecht (Berichterstatter Nathans).

Die Vorbereitung dieser Konferenz ist augenblicklich lebhaft im Gange. Was die Beteiligung anbetrifft kann man schon jetzt eines vollen Erfolges sicher sein.

Internationales Kraftfahrerprogramm.

Das vom Kraftfahrer-Beirat aufgestellte Internationale Forderungsprogramm, von dem die Mitgliedsverbände über 60.000 Stück bezogen haben, wurde allen gewerkschaftlichen Landeszentralen, dem Internationalen Gewerkschaftsverband, dem Internationalen Arbeitsamt, dem Verkehrsausschuss des Völkerbundes und den wichtigsten Regierungen zugeschickt mit der Bitte, uns bei der Verwirklichung der Forderungen der Kraftwagenführer zu unterstützen. Ausser vom Internationalen Arbeitsamt und vom Verkehrsausschuss des Völkerbundes sind uns von folgenden Regierungen Antworten zugegangen: Belgien, Polen, Schweiz, Tschechoslowakei und Sowjetrußland, die uns mitteilten, dass sie vom Programm Kenntnis genommen haben.

Da sich immer mehr das Bedürfnis nach einer internationalen Verkehrsregelung geltend macht, beauftragte die Londoner Beiratssitzung vom Jahre 1929 nach eingehender Diskussion ein engeres Komitee mit der Ausarbeitung eines diesbezüglichen Entwurfes. Im Einvernehmen mit den betreffenden Beiratsmitgliedern und nach Rücksprache mit dem holländischen Transportarbeiterverband ist Kollege Sormani beauftragt worden, mit einem holländischen Sachverständigen unter Berücksichtigung aller Beschlüsse früherer Kraftfahrerkonferenzen einen Entwurf zu einem allgemeinen internationalen Programm auszuarbeiten. Wir hoffen, denselben der gelegentlich des Londoner Kongresses stattfindenden Kraftfahrerkonferenz in seinem endgültigen Wortlaut vorlegen zu können.

Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen.

In Ausführung eines Beschlusses der Kraftfahrer-Beiratssitzung vom Dezember 1927 haben wir nach Fühlungnahme mit den in Betracht kommenden Organisationen der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz eine in fünf Sprachen angefertigte Denkschrift über die Frage der Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen überreicht. Ein von uns der Arbeitnehmergruppe unterbreiteter Entschliessungsentwurf wurde vom Kollegen Mertens übernommen und der Konferenz vorgelegt. Diese Entschliessung, welche von der Konferenz angenommen wurde, hat folgenden Wortlaut:

„Da in allen Ländern der Kraftwagenverkehr einen bedeutenden Umfang angenommen hat,

da die Tätigkeit der Kraftwagenführer und der anderen Arbeiter in der Kraftwagenverkehrsindustrie gewisse Gefahren mit sich bringt, deren Umfang zu kennen wichtig wäre.

ersucht die XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes,

zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine diesbezügliche Erhebung durch das Internationale Arbeitsamt unternommen werden könnte, und zu beschliessen, in welcher Form die Ergebnisse dieser Erhebung veröffentlicht werden könnten.“

Um sicher zu sein, dass die Erhebung des Internationalen Arbeitsamtes befriedigende Ergebnisse zeitigt, haben wir uns am 30. August 1928 in einem Schreiben an das Internationale Arbeitsamt gewandt und ihm gleichzeitig einen Fragebogenentwurf überreicht, welchen die Internationale Kraftfahrerkonferenz, die gelegentlich des Stockholmer Kongresses tagte, aufgestellt hat und welche als Grundlage der Erhebung des Internationalen Arbeitsamtes dienen sollte.

Einige Worte des Dankes an Kollege Forstner, Verfasser des Fragebogens und an Kollege Reitz, der uns mit Ratschlägen an die Hand ging, sind hier am Platze.

Nach vorausgegangenem Briefwechsel erhielten wir im Juli 1929 vom Internationalen Arbeitsamt ein Schreiben, wonach man den Schutz der im Kraftverkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter nicht aus dem Auge verliere. Gemäss einer Entschliessung der XI. Internationalen Arbeitskonferenz und eines Beschlusses des Verwaltungsrats sei der Sicherheitsdienst des I.A.A. angewiesen worden, Angaben zu sammeln über die Gefahren, denen die Kraftwagenführer ausgesetzt sind und über Mittel zu deren Schutze. Die Entschliessung des Rates habe also dem Antrag entsprochen, der unserem Internationalen Kongresse in Stockholm vorgelegen hat.

Vertretung der I.T.F. in Körperschaften des Völkerbundes.

Derartige, vom Völkerbund veranstaltete Konferenzen fanden

früher ohne Zulassung und Anhörung der Arbeitervereiter statt. Erst in den letzten Jahren trat eine Verbesserung ein; wir sind aber in dieser Beziehung noch lange nicht zufriedengestellt. Mitteilungen über Sitzungen der betreffenden Völkerbundskommissionen erhalten wir immer nur mit grosser Verspätung (so z. B. die Einladung zur Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr vom 13. November 1928 erst am 5. November), sodass es uns unmöglich ist, vorher zu den Tagungsordnungspunkten Stellung zu nehmen. Ein weiterer Grund zu Klagen ist der Umstand, dass die I.T.F. jeweils nur einen Delegierten zu solchen Tagungen entsenden darf. Die Weigerung zur Zulassung weiterer Vertreter dürfte wohl auch darin ihre Ursache haben, dass man der rein nichts bedeutenden christlichen Transportarbeiter-Internationale eine Vertretung eingeräumt hat.

Bei der I.T.F. mit ihren verschiedenen Berufsgruppen ist es natürlich nicht angängig, für die einzelnen Sektionen regelmässig Vertreter zu den Sitzungen aller Unterausschüsse der Völkerbundskommission für Verkehr und Transit zu senden. Es gibt nicht weniger als 11 verschiedene Ausschüsse des Völkerbundes, die zusammen etwa 15 Mal im Jahr Sitzungen abhalten; wollte sich die I.T.F. auf allen diesen Tagungen vertreten lassen, so hätte dies zu bedeuten, dass ein oder mehrere Vertreter der I.T.F. für die verschiedenen beteiligten Berufsgruppen fast das ganze Jahr über allein mit derartigen Sitzungen in Anspruch genommen wären. Da aber die Kraftfahrer ein besonders grosses Interesse an den Sitzungen der Verkehrsausschüsse haben, gab das Exekutivkomitee der I.T.F. seine Zustimmung dazu, dass die I.T.F. die Delegationskosten für eine Person übernimmt.

Auf Grund dieser Einwilligung und auf Grund der Beschlüsse der Londoner Beiratssitzung vom Jahre 1929 haben wir uns von neuem an die betreffende Völkerbundsstelle gewandt, die unseren Wünschen bezüglich der Vertretung der Kraftfahrer voll entsprochen, d. h. zugesagt hat, dass die I.T.F. künftig 2 Vertreter wird entsenden können und dass uns die Unterlagen für die Sitzungen ebenso frühzeitig wie den Organisationen der Automobilisten, nämlich etwa 1 Monat vor einer Sitzung, übermittelt werden. Gleichzeitig teilte uns der Ausschuss mit, dass das ihm von uns zugesandte Forderungsprogramm den Ausschussmitgliedern zugesandt werde.

Kapitel VI.

Kongresse und Konferenzen.

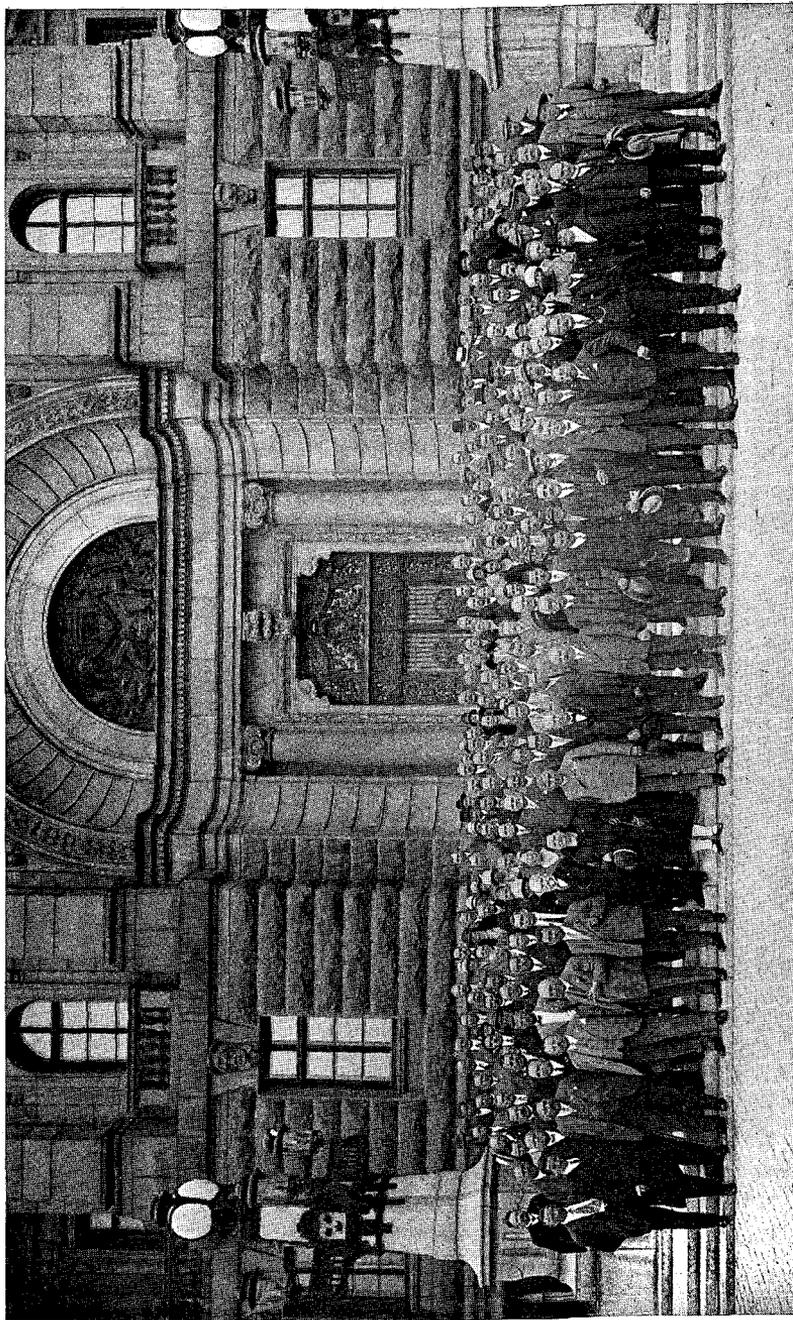
Der sechste ordentliche Kongress der I.T.F. fand vom 9. bis 14. Juli 1928 in Stockholm statt. Für diesen Kongress hatte die schwedische Regierung auf Ersuchen des Kollegen Lindley das Parlamentsgebäude zur Verfügung gestellt. Wir übertreiben nicht wenn wir sagen, dass dieser Kongress seinen Teilnehmern wegen der grossen unübertroffenen Gastfreiheit der schwedischen Organisationen ewig in Erinnerung bleiben wird. Sie veranstalteten für die Delegierten eine Reise nach Lappland, an der beinahe 200 Personen teilgenommen und auf der sie unvergessliche Eindrücke gewonnen haben.

Der Kongress selbst war auch von grösster Bedeutung. Sowohl die eigenen Beschlüsse des allgemeinen Kongresses, wie die von ihm ratifizierten Beschlüsse der Sektionen bilden Richtlinien für die weitere Tätigkeit der I.T.F. Erinnern wir nur an die Resolution über den Ausbau der I.T.F., welche bezweckt, in den aussereuropäischen Ländern für die Organisierung der Transportarbeiter und für deren Anschluss an die I.T.F. energisch Propaganda zu treiben. Auf Grund dieser Entschliessung haben Exekutivkomitee und Generalrat den Beschluss gefasst, einen freiwilligen Extra-Beitrag zu erheben, welchen eine grosse Anzahl Organisationen, darunter fast alle wichtigen und alle beitragsfähigen, zu entrichten sich bereit erklärt haben. Die Absicht besteht, im Jahre 1930 oder 1931 eine oder mehrere Delegationen nach den aussereuropäischen Weltteilen zu entsenden.

Ferner sprach sich der Kongress für die Entsendung von Organisationsvertretern zum Internationalen Eisenbahnkongress in Madrid (April 1930) aus. Da diese Bemühungen nicht den gewünschten Erfolg hatten, beschloss das Exekutivkomitee die Abhaltung einer Spezialkonferenz für die Eisenbahner.

Schliesslich genehmigte der Kongress Resolutionen über die Zusammenarbeit der Transportmittel, die Entwicklung des Strassenverkehrs, die Vereinheitlichung der Dienst- und Ruhezeiten, über den Faschismus und über die Unterstützung der Esperantobewegung. An anderen Stellen dieses Tätigkeitsberichtes finden sich Notizen über die im Zusammenhang mit diesen Fragen getroffenen Massnahmen.

Auf Antrag der Spezialkonferenzen wurden noch Entschliessungen über die Berufsgefahren für Kraftfahrer, die Organisations-



Der Stockholmer Kongress der I.T.F. (9. bis 14. Juli 1928). Das Bild wurde vor dem Reichstagsgebäude aufgenommen.

zuständigkeit der Berufsfahrer und der Strassenbahner, die Konvention zum Schutze der Hafendarbeiter und über die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt genehmigt. In den Sektionsberichten finden sich Mitteilungen über die Ausführung der Beschlüsse.

Wegen der Neu-Einteilung dieses Geschäftsberichtes sind die Mitteilungen über die abgehaltenen Spezialkonferenzen in den Sektionsberichten enthalten.