



I.T.F.

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

MAIFEST.

**ERSCHEINT ZWEIMAL
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSI-
SCHER, SCHWEDISCHER
UND SPANISCHER SPRACHE**

**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**

INHALTSVERZEICHNIS :

Maifest.	1
Zehn Jahre darnach! Von C. T. Cramp	2
10 Jahre Internationale Transportarbei- ter-Föderation, von F. Scheffel . .	2
Sollen wir uns international vereinigen? Von H. Jochade	3
10 Jahre Internationale Transportarbei- ter-Föderation, von Josef Tomschik	3
Trotz Alledem! Von Johann Döring.	4
Ein mächtiger Leuchtturm! Von E. Ehlers.	4
Ein Jubiläum, das gefeiert werden darf! Von C. Mahlman	5
Der Schweizerische Eisenbahner-Ver- band und die I.T.F., von R. Bratschi	6
Wenn die I.T.F. nicht wäre, von J. Hack	6
Ein Wort aus der Tschechoslowakei, von E. Grünzner	7
Die Bedeutung der I.T.F. für das rumä- nische Proletariat, von L. Máglasu	7
1919—1929. Zehn Jahre Wiederaufbau der Transportarbeiter-Internationale, von August Forstner	8
Entrefilets und graphische Darstellungen	

Der 1. Maitag 1919 war angebrochen.

Der Weltkrieg war zu Ende. Nach einer Unterbrechung von 5 Jahren feierte die Arbeiterklasse wieder ihr Maifest. Sie war reich an Hoffnungen und Erwartungen. Die neue Zeit schien ganz nahe. Das während vier endloser Kriegsjahre gemarterte und zerrissene Proletariat erwachte aus Taumel und Schreckensträumen, reckte sich, wurde sich seiner Kraft bewusst, begann seine Jahrhunderte alten Ketten zu brechen. Die Bourgeoisie zitterte vor dem bevorstehenden Tage der Abrechnung.

Die Sonne dieses ersten Maitages strahlte nieder auf die I.T.F., die, als erste aller internationalen Arbeiterorganisationen, am vorherigen Tage wiedergeboren ward.

Zehn Jahre liegen zwischen diesem Tag und dem heutigen 1. Mai-Tag. Zehn Jahre, die nicht gebracht haben, was die Arbeiter damals so nahe glaubten, die nicht gebracht haben, was die Bourgeoisie in ihrer Angst so eifertig gelobte, die nicht einmal gebracht haben, was dem Proletariat greifbar nahe lag. Zehn Jahre verflogener Hoffnungen und zerstörter Illusionen.

Und doch. Die internationalen Organisationen, die in der ersten Zeit nach dem Weltkriege wieder ins Leben gerufen wurden, sind geblieben, haben sich ausgedehnt und verstärkt. Allen voran die I.T.F. Hat sie auch nur einen ersten Anfang mit der Erfüllung der von ihr geweckten Hoffnungen gemacht, steht auch sie noch im allerersten Beginn der grossen Aufgaben, die die Arbeiterklasse ihr und sie sich selbst gestellt, so ist das, was in den zehn Jahren ihres Wiederbestehens geleistet und erreicht wurde, nicht allein auf organisatorischem Gebiet, sondern auch in dem Bestreben ihr Programm zu verwirklichen, nicht nur verheissungsvoll, sondern es verbürgt auch wichtigere und noch bessere Arbeit in der Zukunft.

So haben denn die Hafearbeiter, die Eisenbahner, die Seeleute und alle, die im Verkehrswesen tätig sind, allen Grund, um den diesjährigen 1. Mai mit Freude und Hoffnung zu begehen, wenn sie daneben gewillt und bereit sind, durch persönliche Mitarbeit und Hingabe an ihre Internationale, diese mehr und mehr zu einem lebendigen, weltumspannenden Organismus auszubauen, zu einem Organismus der jedem Platz bietet und worin jeder erzogen wird zu einem bewussten, opferbereiten Kämpfer gegen die heutige Gesellschaft und für eine neue Weltordnung.

Beim Maifest dieses Jahres sei die Erinnerung an den 1. Mai 1919 uns allen ein Ansporn, um eine der wichtigsten Waffen im Kampfe des Proletariats um seine Befreiung, die I.T.F., stets grösser und mächtiger zu gestalten.

Zehn Jahre darnach!

Von C. T. Cramp,

Vorsitzender der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und Sekretär des englischen Eisenbahnverbandes.



Zehn Jahre sind verstrichen seit sich ein paar Männer aufmachten, die zerstreut umherliegenden Bruchstücke der alten Transportarbeiter-Internationale aus den Trümmern des Weltkrieges herauszusuchen und begannen, auf einer wie wir glauben festeren Grundlage eine neue

und verjüngte internationale Organisation der im Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter aufzubauen. In den Kriegsjahren sind alle internationalen Verbindungen abgebrochen worden. Freundschaftsbande wurden zerrissen und das gegenseitige gute Einvernehmen, das die Menschen aus den verschiedensten Ländern zusammengebracht hatte, war dahin. Mit Trommelschlag und flatternden Fahnen wurden die Transportarbeiter mit allen anderen Arbeitern um die Standarten ihrer Länder geschart und die Männer, mit denen man international für die Verbesserung der Verhältnisse gearbeitet hatte, wurden zu Gegnern und Feinden. Wenn man auf all das zurückblickt, wundert man sich, mit welcher Leichtigkeit sich dies vollzogen hat und man gelobt sich, etwas derartiges nie mehr mitzumachen.

Auf eine wichtige Tatsache kann aber die Internationale Transportarbeiter-Föderation stolz sein: wenn auch ihre Mitglieder in den Weltkrieg hineingetrieben wurden, so waren sie doch vernünftig genug einzusehen, dass die Arbeiter in allen Ländern ihre Feindseligkeiten vergessen und an ihre gemeinsamen Interessen denken müssen, wenn sie das schreckliche Unheil, das über die Welt gekommen war, überleben wollten. Nach Beendigung des Krieges kamen die Staatsmänner der kriegführenden Länder zusammen, um viele Monate lang über die künftige Stellung der beteiligten Staaten zu diskutieren und darüber Pläne zu schmieden, wobei jeder versuchte, mehr als der andere herauszuschlagen. Sie errieten neue Staatenbündnisse, arbeiteten auf neue Gegensätze hin und säten so die Saat für künftige Kriege aus.

Andererseits kamen, zum ersten Mal seit vielen Jahren, am 29. und 30. April 1919 die Führer der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammen. Durch die trüben Erfahrungen klüger geworden als im Jahre 1914, versuchten diese Männer, während die Staatsmänner und Führer der Völker eine Welt voll Hass aufbauten, die Arbeiterklasse wieder zu vereinen und durch gegenseitige Hilfe und Verständigung einen Bund der Kameradschaft zu schliessen.

In zehn Jahren ist viel in dieser Richtung getan worden.

Dieses wurde bewiesen durch die Tatsache, dass die I. T. F. 1926 den in einem Kampf auf Leben und Tod verwickelten britischen Gewerkschaften zu Hilfe eilte, alles tat was im Bereiche der Möglichkeit lag. Das Sekretariat arbeitete ununterbrochen während der ganzen Dauer dieses grossen Kampfes; trotzdem unsere Kameraden des europäischen Festlandes selbst mit Schwierigkeiten aller Art in ihren eigenen Ländern kämpften, brachten sie oft grosse Opfer um uns in Grossbritannien zu unterstützen. Aus diesem Beispiel geht hervor, dass die internationale gewerkschaftliche Solidarität im Wachsen begriffen ist. Ihren Gipfel hat sie noch nicht erreicht, aber die Interessen der Werktätigen sind in jedem Land dieselben. Die Solidaritätsbekundung während des englischen Generalstreiks hat die europäischen Transportarbeiter ohne Zweifel einander näher gebracht.

Millionen von Transportarbeitern haben jetzt ein besseres Verständnis für die Probleme und das Leben ihrer ausländischen, in denselben Berufen arbeitenden Kameraden. Mit dem Verstehen kommt die Sympathie, mit der Sympathie kommt Hilfe und eine vereinigte Internationale der Transportarbeiter kann vieles tun zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter, zur Sicherung des Friedens und zur Erhaltung der Zivilisation für die Menschheit.

10 Jahre Internationale Transportarbeiter-Föderation.

Von F. Scheffel,

Vorsitzender des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.



Am 30. April 1929 kann die I. T. F. mit Stolz und Genugtuung auf eine bedeutsame historische Tat zurückblicken. Vor 10 Jahren wurden die aus dem unseligen Weltkrieg verbliebenen Trümmer der Internationalen Organisation der Transportarbeiter von neuem zusammengefasst zu einem organischen festen Gefüge. Eine Zeit

systematischen Aufbaues begann. Hingebende, zielbewusste Arbeit zeitigte bald bedeutsame Erfolge von einem Ausmass, dass sie diejenigen anderer internationalen Organisationen in den Schatten stellen.

In kurzer Zeit konnten ca. 3 Millionen Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute unter dem Banner der I. T. F. vereinigt werden, jedoch setzte bald von neuem ein Rückschlag ein. Der Verfall der Währung in den verschiedenen Ländern gebot der ständigen Aufwärtsentwicklung Einhalt und eine Abwärtsbewegung war die zwangs-

läufige Folge. Allen Schwierigkeiten zum Trotz konnte jedoch die Organisation bald wieder stabilisiert werden und heute ist die I. T. F. die stärkste und festgefügteste Organisation im Kreise der internationalen Berufsverbände.

Die Eisenbahner wiederum bilden die stärkste Gruppe innerhalb der grossen Familie der I. T. F. Ohne dass von einer Vernachlässigung der Interessenvertretung der übrigen Gruppen zu Wasser und zu Lande auf internationalem Gebiete die Rede sein kann, hat die rührige und umsichtige Leitung der I. T. F. im Laufe der Jahre alles getan, um die grossen Lebensfragen der Eisenbahner aller Länder im Sinne der Mitglieder zu lösen. An dieser Stelle kann unmöglich auch nur das Wichtigste davon gestreift werden. An einer glücklichen Lösung der wichtigsten Berufsfragen, wie z. B. der Einmannbesetzung der elektrischen Lokomotiven und der automatischen Kuppelung, arbeitet das Sekretariat mit aller Energie und Hingebung. Nicht weniger tätig ist es in der Heilung der Kriegsschäden und Kriegsfolgen. Die deutschen Eisenbahner werden sich besonders gern und dankbaren Herzens erinnern an die in ihrem Interesse auf dem für sie so unendlich wichtigen, aber recht schwierigen Gebiet der künftigen Gestaltung der Reparationsleistungen vollbrachte Tätigkeit. Die Anträge der deutschen Eisenbahner haben ein williges Ohr und hilfsbereite Hände in Amsterdam gefunden.

10 Jahre sind nur eine kurze Zeitspanne in der Geschichte der nationalen und internationalen Arbeiterbewegung — eine viel zu kurze Zeit, um neben dem Aufbau und einer intensiven Propaganda die organisatorischen Kräfte voll zur Entwicklung bringen zu können. Noch bleibt viel zu tun übrig auf allen Gebieten der umfangreichen Werbe- und Aufklärungsarbeit, um den ganzen Erdball mit einem Netz festfundierter, leistungsfähiger Organisationen zu umspannen. Mögen die Eisenbahner die Landesgrenzen überfahren, die Besetzungen der Schiffe die Erdteile miteinander verbinden, in allen Ländern den so notwendigen internationalen Zusammenschluss in erfolgreicher Weise auch fernhin in die Tat umsetzen. Eins darf nicht vergessen werden: Starke, geschlossene, nationale Organisationen sind Voraussetzung, um international erfolgreich wirken zu können. Es gilt, mit allem Wollen und Können, in der Zukunft den Geist solidarischer Kameradschaftlichkeit zu fördern. Der Profitgier des internationalen Kapitalismus kann nur erfolgreich begegnet werden, wenn auch die internationale Organisation der Arbeit erstarkt und gedeiht bis zur höchsten Vollendung. In diesem Sinne unablässig zu wirken ist erste Pflicht der Funktionäre und Mitglieder aller angeschlossenen Verbände.

Allen Mitarbeitern der I. T. F. entbieten wir an dem Ehrentage und im Gedenken an die vor 10 Jahren erfolgte Wiedererrichtung der Internationale brüderliche Grüsse, verbunden mit den besten Wünschen für die kommende Zeit.

Sollen wir uns international vereinigen?

Von H. Jochade,

Sekretär des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.



Im gewaltigen Rhythmus des Lebens fließen alle Dinge ineinander. Nichts in der Welt vermag sich diesem unwiderstehlichen Drange zu entziehen. Auch die Gewerkschaftsbewegung, als lebendiger Ausdruck gleichgerichteter Willenskräfte und Sehnsüchte vieler Menschen, gliedert sich ein in diesen unerschöpflichen Lebensstrom. Es gab und gibt keinen anderen Weg, den diese Menschen — soweit sie zur Lohnarbeiterschaft gehören — gehen könnten, um aus diesem ihrem Leid herauszukommen.

So stand es auch um die Transport- und Verkehrsarbeiter, als sie vor mehr als dreissig Jahren begannen, dem immer stärker werdenden Drang zu grösserer Einheitlichkeit und internationaler Verbundenheit Form und Inhalt zu geben. Es gelang dies umso leichter, weil in den Gewerkschaften der Transport- und Verkehrsarbeiter, trotz aller internationalen Schattierungen, viel Gemeinsames lebte, das sie alle verband und das international zu immer kräftigerem Ausdruck drängte. Längst hatte sich gezeigt, dass die Interessen der Transport- und Verkehrsarbeiter nicht an der Landesgrenze aufhörten. Der Verkehr zu Wasser und zu Lande, der Welthandel, die gesamte industrielle Produktion, hatten längst die nationalen Grenzen überschritten. Diese Zeit des Weltverkehrs und der kapitalistischen Weltproduktion zwang die Arbeiter aller Länder, schon im gemeinsamen Interesse, ihre Verbindungen und Vereinigungen international auszudehnen, zum Schutze und zur Wehr gegen die internationale Ausbeutung durch das Unternehmertum.

Im Anfang hatte die internationale Verbindung der Transport- und Verkehrsarbeiter ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden, die so stark waren, dass man sich nicht darüber zu wundern braucht, wenn es bei den ersten Gehversuchen blieb. Erst 1904 erwachte die I.T.F. zu neuem Leben. Damals zählte sie kaum 100.000 Mitglieder. Eine rege Propagandaarbeit setzte ein. Diese war so erfolgreich, dass nach einem Zeitraum von 10 Jahren, also bei Ausbruch des Krieges, der I.T.F. 50 Organisationen mit rund 900.000 Mitgliedern in 18 Ländern angeschlossen waren. Der Ausbruch des Krieges setzte aber auch der I. T. F. ein Ziel, um nach Friedensschluss umso kräftiger aufzublühen, getragen von dem erweiterten Wirkungsradius der Bewegung der Gewerkschaften. Der Aufgabenkreis der neuzeitlichen Gewerkschaften war ein

viel umfangreicher geworden als derjenigen in der Vorkriegszeit. Damit war auch ihre Macht gewachsen und ihre Mitgliederzahl eine grössere geworden,

Trotzdem ist heute der Kampf um die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Verkehrs- und Transportarbeiter schwer; aber ebenso schwer, wenn nicht noch schwerer war er in der Vorkriegszeit, wo alle reaktionären Gewalten mit hemmungslosen Schikanen auf die Gewerkschaften losgelassen wurden. Diese Gewalten haben uns nicht niederzuringen vermocht, im Gegenteil, der Kampf hat uns gestählt, widerstandsfähiger gemacht und auch international einander näher gebracht. Der Glaube und die Erkenntnis an der Notwendigkeit des internationalen Zusammenschlusses hat tiefe Wurzeln geschlagen und diese Wurzeln bilden unsere Kraft. Welch ein grosser, schöner Gedanke, dass kein Unterschied der Nation oder Sprache die Transport- und Verkehrsarbeiter aller Länder trennen soll in kollegialer, brüderlicher Gesinnung und Hilfsbereitschaft zueinander! Ein hohes Ziel, gewiss wert, dass es die Herzen aller Berufsgenossen mit glühender Begeisterung erfüllt!

Zehn Jahre internationale Transportarbeiter-Föderation.

Von Josef Tom'schik,

Sekretär des Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins des österreichischen Eisenbahnpersonals.



Für uns in Oesterreich bedeutet die Zugehörigkeit der Eisenbahner zur Internationale eine Selbstverständlichkeit. Die österreichischen Eisenbahner hatten schon im alten Oesterreich, im Lande selbst, eine internationale Organisation. Der alten österreichischen Eisenbahner-Zentralgewerkschaft gehörten die deutschen, tschechischen, polnischen, ruthenischen und slovenischen Eisenbahner an. Wir gaben vier Fachblätter, u. zw. in deutsch, tschechisch, polnisch und slovenisch heraus. Die organisierten Eisenbahner des alten Oesterreich haben bereits im Jahre 1893 internationale Verbindungen gesucht und so kam es auch, dass im Jahre 1893 anlässlich des internationalen Sozialistenkongresses in Zürich eine internationale Aussprache zwischen den Vertretern der Eisenbahner von Holland, Frankreich, der Schweiz, Oesterreich und Italien stattfand. Diese Aussprache förderte das Zustandekommen eines internationalen Eisenbahnerstudienkomitees. Dieses Komitee hielt im Sommer des Jahres 1894 in Paris einen Kongress ab. Den nächsten Kongress veranstaltete dieses Studien-

komitee in Mailand und darauf erfolgte die Verschmelzung mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Jahre 1900 in Paris.

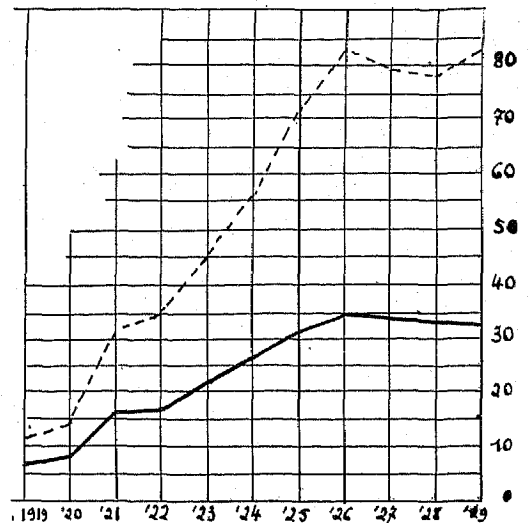
Die österreichischen Eisenbahner waren Mitbegründer und immer treue Gefährten der Internationalen Transportarbeiterorganisation. Es war daher selbstverständlich, dass wir uns nach dem Zusammenbruch des Krieges sofort wieder der neugeschaffenen Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam anschlossen und seither eifrigst an ihrem Ausbau mitarbeiten. Die 10 seit der Wiedererstehung der Internationale der Transport- und Verkehrsarbeiter verflossenen Jahre sind nicht ungenützt dahingegangen. Es geht langsam vorwärts, aber es geht vorwärts. Die Internationale hat eine Reihe von Einrichtungen getroffen, welche ein gemeinsames Arbeiten und ein gegenseitiges Verstehen der verschiedenen Landesorganisationen möglich machen. Der internationale Geist und das internationale Solidaritätsgefühl des Verkehrsproletariats wird sich durchsetzen zum Nutzen der gesamten Arbeiterbewegung.

So wie die Gewerkschaftsorganisation im Lande notwendig ist, so ist auch die internationale Organisation der Verkehrsarbeiter und -angestellten notwendig, um sich gegenseitig im Kampfe gegen den Kapitalismus anzuspornen, voneinander zu lernen, sich gegenseitig zu unterstützen und schliesslich miteinander zu kämpfen für die wirtschaftliche und politische Befreiung des Verkehrspersonals aus den Fesseln des internationalen Kapitals.

Die Anzahl der angeschlossenen Organisationen und Länder.

Bei ihrer Wiedererrichtung im Jahre 1919 zählte die I. T. F. 12 Organisationen in 7 Ländern.

Nach zehnjährigem Bestehen hat die I. T. F. in 33 Ländern festen Fuss gefasst, während die Anzahl angeschlossener Organisationen auf 83 gestiegen ist.



Trotz Alledem!

Von Johann Döring,

Vorsitzender des Deutschen Verkehrsbundes.



„All right?“ - „Very well!“ Ein kräftiger Handschlag und die durch den Krieg zerstörte Brücke war wieder aufgebaut - neu aufgebaut auf gutem Fundament, denn sonst hätte sie der gewaltigen Belastungsprobe in der ersten Zeit der Wiederaufrichtung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sicher nicht

standgehalten. Kürzer und auf eine einfachere Formel ist wohl nie ein für die internationale Arbeiterbewegung so ausserordentlich wichtiger Akt vollzogen worden. Vier Jahre zuvor war die stolze I. T. F. durch den unheilvollen Krieg, durch die nationalistische, lügnerische Hetze zerschlagen und auseinandergerissen. Zur vollständigen Untätigkeit verdammt, verlegte die Leitung der I. T. F., die sich damals seit 10 Jahren in den Händen der deutschen Organisationen befand, sich auf die Hoffnung, dass der gesunde Menschenverstand und das ausgeprägte Solidaritätsgefühl, das sich immer und bei jeder Gelegenheit bei den der I. T. F. angeschlossenen Organisationen gezeigt hatte, den Sieg davontragen würde. Und dieses Vertrauen hat sich bewährt! Das Zusammengehörigkeitsgefühl und das Bewusstsein, dass die kapitalistische Klasse der gemeinsame Feind ist und ewig bleiben wird, hat alle Hindernisse, die sich dem Wiederaufleben der I. T. F. in den Weg gestellt hatten, fortgeschwemmt - für immer!

„All right?“ - „Very well!“ Es war an einem schönen Morgen im April 1919. Die provisorische Leitung der I. T. F., die inzwischen in die Hände der holländischen Organisationen gelegt worden war, hatte sich an die der I. T. F. bis dahin angeschlossenen Organisationen gewendet mit der Bitte, Vertreter zu einer Aussprache nach Amsterdam zu entsenden. Der Zweck der Aussprache sollte die Wiederaufrichtung der I. T. F. sein. Die deutschen Organisationen (Eisenbahner- und Transportarbeiter-Verband) waren der Anregung gefolgt und hatten drei Vertreter entsandt (Brunner, Döring und Jochade). Ebenso waren Vertreter der belgischen Transportarbeiter und Seeleute erschienen. Natürlich hatten auch die holländischen Organisationen, die in alter Anhänglichkeit auch während des Krieges der I. T. F. treugeblieben waren, ihre Vertreter bestimmt. Am bedeutungsvollsten aber war, dass auch der englische Transportarbeiter-Verband und die nationale Transportarbeiter-Föderation ihre Vertreter entsandt hatten. Ein am Tage vorher gemachter Versuch, die belgischen Kollegen mit uns zu einer per-

sönlichen Besprechung zusammenzubringen, war fehlgegangen. Mit recht gemischten Gefühlen traten wir an dem betreffenden Aprilmorgen den Weg an zu dem Hotel, in dem die englischen Kollegen abgestiegen waren, um sie dortselbst aufzusuchen und evtl. vor Stattfinden der Zusammenkunft eine persönliche Aussprache herbeizuführen. Als wir bei dem alten Münzturm in Amsterdam die Brücke betraten, kamen die englischen Kollegen (Robert Williams, Harry Gosling und Ernest Bevin) von dem anderen Ufer uns bereits entgegen. Der Kollege Robert Williams, der damalige Generalsekretär der Nationalen Föderation machte - als er uns zu Gesicht bekam - 3 bis 4 gewaltige Schritte, streckte mir die Hand entgegen mit dem Ausruf: „All right!“, worauf ich mit pochendem Herzen kräftig in die dargebotene Hand einschlug mit meinem „Very well!“ Kein Wort weiter! Damit war der Friedensakt zwischen den wichtigsten Organisationen der I. T. F. vollzogen, und ich darf wohl sagen, das war der bedeutungsvollste Moment meines Lebens und weder vorher noch nachher habe ich eine solche grosse und starke Freude empfunden, wie in diesem Augenblick, der für das internationale Transportarbeiter-Proletariat und seine Stellung in der Weltwirtschaft ausschlaggebend geworden ist.

Der Generalstreik in Grossbritannien. Mai 1926.

Am Vorabend des Generalstreiks appellierten die britischen Bergarbeiter und der Gewerkschaftsbund Grossbritanniens an die I. T. F. und an die ihr angeschlossenen Organisationen.

Die der I. T. F. angeschlossenen Hafenarbeitverbände leisteten dem Aufruf sofort Folge. Die Verschiffung von Kohlen vom Festland nach England wurde verweigert, die Bebunkerung englischer Schiffe wurde verweigert, die Anmusterung auf Schiffen, die die englische Flagge führten, wurde verweigert.

Während der ganzen Dauer des Generalstreiks, vom 1.—9. Mai 1926, wurde der Boykott in den Häfen des Festlandes strikt durchgeführt.

Ein mächtiger Leuchtturm!

Von E. Ehlers,

Sekretär der französischen Seeleute-Föderation.



Viele Gewerkschaftsführer in der französischen Seeleutebewegung bezeichnen so die Internationale Transportarbeiter-Föderation.

Tatsächlich führt auch die I. T. F., wie ein Leuchtturm die Route eines Schiffes beleuchtet und ihm den Weg zum sicheren Hafen zeigt, das Transportproletariat im allgemeinen und die

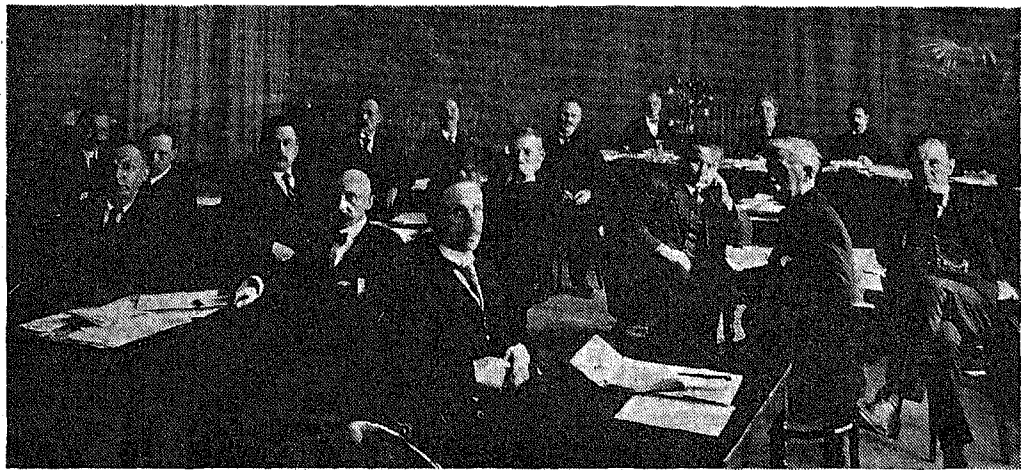
Seeleute im besonderen den Weg, der sie zu ihrer Befreiung bringen muss.

Die Schaffung separater Organisationen ist national und international vom Uebel und gerade die französischen Seeleute haben in dieser Beziehung eine trübe Erfahrung mit der selbständigen, von Havelock Wilson geleiteten internationalen Seeleute-Föderation gemacht. Schon beim ersten Sturm wurden wir schnöde im Stich gelassen, nämlich in dem schweren Kampf, den wir 1922 zur Aufrechterhaltung des Achtstundentages auszufechten hatten.

Mit Freuden haben wir die von der I. T. F. eingeleitete energische Aktion zur Verwirklichung dieser Forderung begrüsst. In ihren guten Händen muss diese Bewegung auch zu einem glücklichen Ende führen.

Unser Vorgehen im Jahre 1926, zu dem wir uns aus einer Verstimmung heraus entschlossen haben, bezweckte mehr, unsere Kameraden in den andern Ländern für diese Sache anzuspornen, als sich gegen die internationale Organisation selbst zu richten.

In dem Augenblicke, wo die Internationale Transportarbeiter-Föderation zum zehnten Male nach dem Kriege die Wiederkehr ihres Gründungstages feiert, sollte jeder Seemann seine Blicke auf sie richten wie auf einen Leuchtturm, der ihm zeigt, welchen Weg er einzuschlagen hat.



Die Gründungskonferenz der I. T. F. in Amsterdam am 29. und 30. April 1919.

Ein Jubiläum, das gefeiert werden darf!

Von C. Mahlman,
Sekretär des belgischen Transport-
arbeiterverbandes.



Nachdem uns im Jahre 1904 die Seeleute von Antwerpen ersucht hatten, für sie eine Organisation zu schaffen, welche Arbeit wir sofort in Angriff nahmen, empfanden wir zugleich, dass eine nationale Organisation gerade für diese Arbeiter nur von relativem Wert ist. Aber auch die

Seeleute selbst haben erkannt, dass sie ein starkes, internationales Verbindungsglied brauchen, um mit Erfolg für ihre Befreiung kämpfen zu können. Es war denn auch der Seemannsverband, der als erster der I.T.F. beitrat. Darnach folgten die Doker und andere Transportarbeiter, und als die belgischen Transportarbeitergruppen im Jahre 1913 in einem Zentralverband untergebracht worden waren, hat sich auch dieser der I.T.F. angeschlossen.

Wir wussten die guten Dienste der I.T.F., wengleich sie vor dem Kriege nicht so eingerichtet war wie darnach, stets zu schätzen. Und wenn wir jetzt mit Freuden auf die zehn seit der Wiedererrichtung dieser Internationale vergangenen Jahre zurückblicken, fühlen wir uns glücklich bei dem Gedanken, auch etwas zur Entwicklung dieser mächtigen Organisation beigetragen zu haben.

Die I.T.F. hat ihre Fittiche weit ausgebreitet, um darunter alle Transportarbeiter der Welt schützend aufzunehmen.

Sie beschränkte sich nicht allein auf die einfache Rolle der Gewerkschaften, über Lohn- und Arbeitsbedingungen ihrer Anhänger zu diskutieren. Sie wusste sich auch Geltung zu verschaffen bei Behandlung von Problemen, die das wirtschaftliche und politische Leben der kapitalistischen Staaten unmittelbar berühren. Vor allen aber hatte sie jeder anderen Internationale voraus, dass sie, wo Hilfe not tat, solche in weitgehendem Masse geleistet hat. Das war nur möglich, weil die an der Spitze der I.T.F. stehende Körperschaft sich aus Gewerkschaftsführern zusammensetzte, und noch zusammensetzt, die sich in Fragen internationaler Natur nicht von falschen nationalistischen Gefühlen leiten liessen.

Wir als belgische Organisation glauben, unserer Unterstützungspflicht andern gegenüber ebenfalls nachgekommen zu sein. Andererseits können wir aber auch nie vergessen, wie uns hilfreich beigetragen wurde, als wir uns 1928 in grossen Schwierigkeiten befanden und die Kollegen aus andern Ländern, die zum Kongress der I.T.F. nach Stockholm gekommen waren, uns dort Mittel zur Verfügung stellten in solch grosszügiger Weise, wie wir dies leider noch vergeblich bei andern Berufsinternationalen suchen müssen.

Wir haben das Glück und die Ehre, einer Internationale anzugehören, die mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln und Wegen versucht zu erreichen, was international zu erreichen ist.

Vielversprechend ist ihre Zukunft!
Unsere I.T.F. ist eine lebendige Kraft!

Und wir freuen uns deshalb darüber, dass sie sich in den zehn Jahren zu dem entwickeln konnte, was sie heute ist:

Die wirkliche Internationale der Transportarbeiter aller Länder!

AUS DER GESCHICHTE DER I.T.F. Die Grosse Aussperrung in Dänemark. Juni 1925.

Im Jahre 1925 sperrte der dänische Arbeitgeberverband so gut wie alle an der Produktion beteiligten Arbeiter aus. Die im Transportwesen Beschäftigten liess er jedoch an der Arbeit.

Daraufhin traten die dänischen Transportarbeiter in einen Solidaritätsstreik. Gleichzeitig riefen sie die I.T.F. an, über den dänischen Export einen Boykott zu verhängen. Die bei der I.T.F. angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen kamen dem Aufruf nach. Die dänischen Schiffe wurden boykottiert, wobei besonders die Hafenarbeiter Grossbritanniens sich durch ihre strikte Boykottaktion auszeichneten. Die Güter blieben in den Schiffen liegen, wo sie verderben und vermoderten.

Unter diesem Druck mussten die dänischen Arbeitgeber die Aussperrung aufheben und mit dem dänischen Gewerkschaftsbund einen Vertrag abschliessen. Die Solidarität, die direkte Aktion der dänischen Transportarbeiter und der mit ihnen in der I.T.F. verbundenen Hafenarbeiter, waren entscheidend in diesem Kampf, der mit dem Sieg der dänischen Arbeiterklasse endete.

Seeleute!

Klebt in Euer Mitgliedsbuch oder auf die Mitgliedskarte die internationale Legitimationsmarke der I.T.F.!

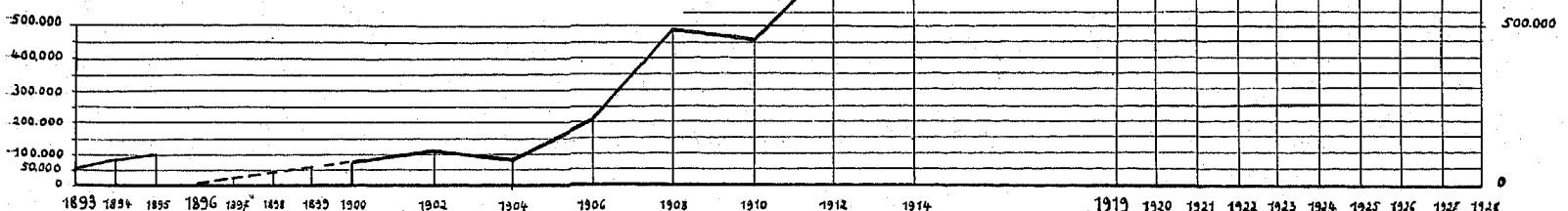
DIE MITGLIEDERZAHLEN DER I.T.F.

Gegründet 1893 mit etwas mehr als 50 000 Mitgliedern, zählt die I.T.F. nunmehr nahezu 2 $\frac{1}{4}$ Millionen.

Unter der Leitung des damaligen Sekretärs, Hermann Jochade, überschritt die Mitgliederzahl am Vorabend des Weltkrieges bereits die Million. Der Krieg zerschlug die I.T.F. und vernichtete die Arbeit vieler Jahre.

Bei ihrer Wiedererrichtung am 29. und 30. April 1919 zählte die I.T.F. über 700.000 Mitglieder. Ihren Höhepunkt erreichte sie gegen 1921 mit fast 2.7 Millionen Mitglieder. Obschon die Anzahl angeschlossener Organisationen weiter stieg, ging die Mitgliederzahl zurück, als Folge des Rückschlages, welcher nach 1921 überall die Gewerkschaftsbewegung traf.

Der Rückgang war geringer bei der I.T.F. als bei jeglichem anderen internationalen Berufssekretariat und hörte bereits 1927 fast auf. Jetzt ist ungefähr auf der ganzen Linie ein neuer Aufstieg zu verzeichnen.



Der Schweizerische Eisenbahner-Verband und die I. T. F.

Von Robert Bratschi,

Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes.



Der Schweizerische Eisenbahner-Verband beschloss in seiner Gründungsversammlung vom November 1920 auch sofort den Eintritt in die I. T. F. Dieser Beschluss stellte in erster Linie eine Manifestation der Solidarität mit unsern Berufsgenossen der andern Länder dar.

Erst in zweiter Linie dachten wir an die Vorteile, die die internationale Organisation uns bieten könnte.

Die I. T. F. war uns im Zeitpunkte unseres Anschlusses noch wenig bekannt. In kurzer Zeit haben wir sie schätzen gelernt. Sie ist uns im Laufe der Jahre lieb geworden und heute könnten wir uns gar nicht mehr vorstellen, nicht zu der grossen internationalen Organisation zu gehören. Die I. T. F. hat uns die Möglichkeit gegeben, die Organisationen und Verhältnisse im Verkehrswesen aller europäischen Länder einigermaßen kennen zu lernen. Sie hat uns unsern Gesichtskreis erweitert und das Urteil geschärft. Sie hat uns die Waffen in die Hand gegeben, um die Interessen unserer eigenen Mitglieder zu wahren, wenn sie unter falscher Berufung auf angeblich ungünstigere Verhältnisse unserer Arbeitsbrüder anderer Länder gefährdet waren. Die I. T. F. hat uns auch gelehrt, die eigenen Verhältnisse mit internationalen Massstäben zu werten. Die Kleinheit unseres Landes macht es ganz besonders nötig, den Blick über die Grenzpfähle zu werfen. Die Vielheit der Sprachen und Nationalitäten, aus denen sich unser Verband zusammensetzt, und die ihn selbst zu einer kleinen Internationale gestalten, lassen uns immer mehr als dankbare Tochter der grossen und stolzen I. T. F. erscheinen.

Der Schweizerische Eisenbahner-Verband gilt in unserm Lande als eine starke und gut gefügte Organisation. Seiner Fahne folgen mehr als 90 % aller Eisenbahner des Landes. Er ist in der glücklichen Lage, nicht auf die materielle Unterstützung von dritter Seite angewiesen zu sein. Er ist im Gegenteil gerne dabei, mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln denen zu helfen, die in ihrem Lande schwächer sind als wir in dem unsrigen. Die I. T. F. gibt uns willkommene Gelegenheit dazu. Wenn wir den Kollegen anderer Länder helfen, die materiellen Schwierigkeiten zu überwinden, um ihre Kämpfe durchzuführen und Organisationen aufzubauen, so geschieht es als Ausfluss der internationalen Solidarität, ebenso sehr aber auch aus Dankbarkeit gegenüber der I. T. F., der

wir als Vermittlerin des geistigen Rüstzeuges und als Führerin in allen Fragen internationaler Natur soviel Dank schulden.

Zweimal schon hatten wir Gelegenheit, bedeutende Tagungen der I. T. F. in unserm kleinen Lande zu beherbergen: im Jahre 1921 den Kongress in Genf, im Jahre 1925 die Veranstaltung der Eisenbahnersektion und die Sitzung des Generalrates in Bellinzona. Das zweite Mal traten wir für die italienischen Kollegen in die Lücke. Sie durften keine ausländischen Brüder empfangen. Umso willkommener waren uns die ausländischen Freunde in der kleinen Metropole der italienischen Schweiz. Und wenn sie wiederkommen, so werden wir ihnen nicht nur die Schönheiten unseres Landes vor Augen führen, wir werden ihnen auch zeigen, dass die schweizerischen Eisenbahner die internationale Solidarität und gewerkschaftliche Treue gegenüber der I. T. F. hochzuhalten wissen.

AUS DER GESCHICHTE DER I. T. F. Hilfe für Sovjet-Russland — 1920.

1920 wütete der Krieg Polens gegen Sovjet-Russland. Polen genoss die moralische und materielle Unterstützung der reaktionären Entente-Regierungen. Der Krieg drohte zu einem neuen europäischen Kriege auszuarten.

Unter der Leitung der I. T. F. kontrollierten die Organisationen der Hafenarbeiter, Eisenbahner und Seeleute alle Waffen- und Munitionstransporte. Die für Polen bestimmten Sendungen wurden aufgehoben.

Kein geringerer als Rykow, Vorsitzender des Rates der Volkskommissare der Sovjet-Republik, erklärte auf dem Kongress der Kommunistischen Internationale, dass es der Solidarität und der Aufopferung der europäischen Arbeiter zu danken sei, dass es 1920 der europäischen Bourgeoisie nicht gelang Sovjet-Russland zu überwältigen.

Die „europäischen Arbeiter“ waren ausschliesslich in der I. T. F. angeschlossenen Verbänden organisierte Hafenarbeiter, Eisenbahner und Seeleute!

Der grosse Hafenarbeiterstreik in Antwerpen (Juli 1928).

In den Monaten Juni-Juli 1928 streikten in Antwerpen 14 000 Hafenarbeiter. Sie forderten Erhöhung der Löhne und einen annehmbaren Arbeitsvertrag.

Um nicht genötigt zu sein, einen Teil seiner Immobilien zu verkaufen oder zu verpfänden, appellierte der belgische Transportarbeiterverband an die I. T. F. Zwölf Stunden später — zwei Stunden nach Empfang des telegraphischen Appells — stellte der in Stockholm tagende internationale Kongress den belgischen Kameraden einen Betrag von rund 4 000 000 belgischen Franken — 470 000 RM. — zur Verfügung.

Der Streik wurde gewonnen.

Wenn die I. T. F. nicht wäre...

Von J. Hack,
Vorsitzender des Landesverbandes
Luxemburger Eisenbahner.



Wenn die I. T. F. nicht bestände, müsste sie erfunden werden! Und wäre es auch nur, um den kleinen Organisationen den Rückhalt zu verleihen, welcher sie allein befähigen kann, der ihnen zufallenden Mission im Kampfe um die Befreiung der schaffenden Klassen gerecht zu werden.

Die Arbeitsbrüder des eigenen Landes vermögen diese Aufgabe nur teilweise zu erfüllen. Das Transportwesen in seinen mannigfachen Gestalten ist ganz komplizierter Natur und ein gar lebendiger Betrieb, welcher tief in das Leben der Nationen und des einzelnen Menschen eingreift; er fügt sich ausserdem, über die Grenzpfähle hinweg, ineinander, wie ein feinfühliges Räderwerk. Umwälzungen oder Hemmnisse in einem Lande wirken sich denn auch sofort auf andere Länder aus, wodurch sich sofortige und gemeinsame Aktionen der Gewerkschaften als notwendig erweisen können. Dieser Aufgabe kann nur die Berufsinternationale gerecht werden und die I. T. F. erfüllt diesen Zweck voll und ganz.

Das Bewusstsein, auf eine wirksame Hilfe rechnen zu können, befähigt denn auch die kleinsten Organisationen gegen einen weit mächtigeren Feind einen sonst aussichtslosen Kampf aufzunehmen und siegreich durchzuführen.

Luxemburg ist ein kleines Ländchen mit einer hochentwickelten Eisenindustrie und einem äusserst produktiven Eisenbahnbetrieb. Die internationale Hochfinanz, die auch hierzulande Regen und Sonnenschein verteilt, hat es sich in den Kopf gesetzt, dieses rentable Geschäft, welches ihr ausserdem das Land auf Gnade und Ungnade ausliefern würde, in die Hände zu bekommen. Es war ihr bereits einmal gelungen — im Jahre 1924 — mit dem Staate eine Konvention abzuschliessen, wodurch sie auf ein Menschenalter die Oberhand auf die Eisenbahn gewann. Die grosse Presse war ihr Untertan und es schien, als ob sie sich eine starke Majorität in der Abgeordnetenkammer sichern könnte. Es kam jedoch anders. Der Landesverband Luxemburger Eisenbahner nahm unter Führung des I. T. F.-Sekretariates und unterstützt durch die Kameraden der ebenfalls an der Verschacherung der luxemburger Eisenbahnen interessierten Länder, Frankreich und Belgien, den Kampf auf und der Fischzug der Hochfinanz misslang; die Verträge wurden glatt abgelehnt!

Ein neuer Kampf steht in Aussicht, die Finanzmächte geben sich nicht geschlagen. Wir auch nicht — noch immer lebt und steht die I. T. F. . . .

Ein Wort aus der Tschechoslowakei.

Von E. Grünzner,

Sekretär des deutschen Eisenbahnerverbandes in der Tschechoslowakei.



Als nach Beendigung der vierjährigen wahnsinnigen Menschen- und Sachwertvernichtung die zerrissenen internationalen Bande der sozialistischen Arbeiterbewegung wieder aufgerichtet und neu belebt wurde, da war es leider den Eisenbahnern und Transportarbeitern der Tschechoslowakei, eines der neuerrichteten

sogenannten Nachfolgestaaten des alten Oesterreich, nicht vergönnt, sich in einheitlichen Organisationen der I. T. F. anzuschliessen.

Zu tiefgehende Verwüstungen und schädliche Nachwirkungen hatte das völkerzerfressende nationalistische Gift auch in der Arbeiter- und Angestelltenschaft hinterlassen und deshalb war es nicht möglich, eine einheitliche Organisation in zentralistischer Form zu bilden. Die verschiedenartige Einstellung zum bürgerlichen kapitalistischen Klassenstaate machte sich bei allen Arbeitern und Angestellten mehr oder minder bemerkbar. Bei den Eisenbahnern trat aber zu allem noch als besonders erschwerendes Hindernis der Umstand hinzu, dass der Staat als ihr Arbeitgeber eine aufreizende nationalistische Personalpolitik betrieb. Mangelte es dadurch an der ohnehin notwendigen Solidarität, so wurde infolge dieser Personalpolitik das Misstrauen und der Hass unter den Eisenbahnbediensteten der verschiedenen Nationalitäten noch in bedeutendem Masse gesteigert. So war es denn auch eine Unmöglichkeit, die Eisenbahner in der Tschechoslowakei in einer geschlossenen, straff zentralistischen Organisation zusammenzufassen und sie als solche der I. T. F. anzugliedern.

Anlässlich des 10jährigen Bestehens der I. T. F. geziemt es sich bei diesem Rückblick hervorzuheben, dass die leitenden Faktoren die Schwierigkeiten in der Tschechoslowakei erkannt und daraus die Konsequenzen gezogen haben. Die I. T. F. hat es in der hinter ihr liegenden Zeitspanne an Bemühungen nicht fehlen lassen, um die Organisation der Eisenbahner in unserem Lande zu vereinheitlichen und zu festigen. In diesem Zusammenhange soll nicht unerwähnt bleiben, dass nicht allein die I. T. F., sondern gleichzeitig mit ihr auch der Internationale Gewerkschaftsbund Verhandlungen in dieser Richtung geführt hat, die nach etappenweisen Fortschritten im Jahre 1926 mit zentralen gewerkschaftlichen Vereinbarungen über eine Arbeitsgemeinschaft ihren vorläufigen Abschluss

fanden. Wenn auf Grund dieser Vereinbarungen heute zwei der I. T. F. angeschlossene Eisenbahner-Organisationen der Tschechoslowakei, die *Unie zeleznicnich zamestnancu* und der *Verband der Eisenbahner* bereits einen gemeinsamen Verbandsausschuss für ihre Organisationsfähigkeit besitzen, so unterliegt es keinem Zweifel, dass auch die I. T. F. zu diesem organisatorischen Fortschritt redlich beigetragen hat.

AUS DER GESCHICHTE DER I. T. F.

Nach dem Generalstreik in Grossbritannien.

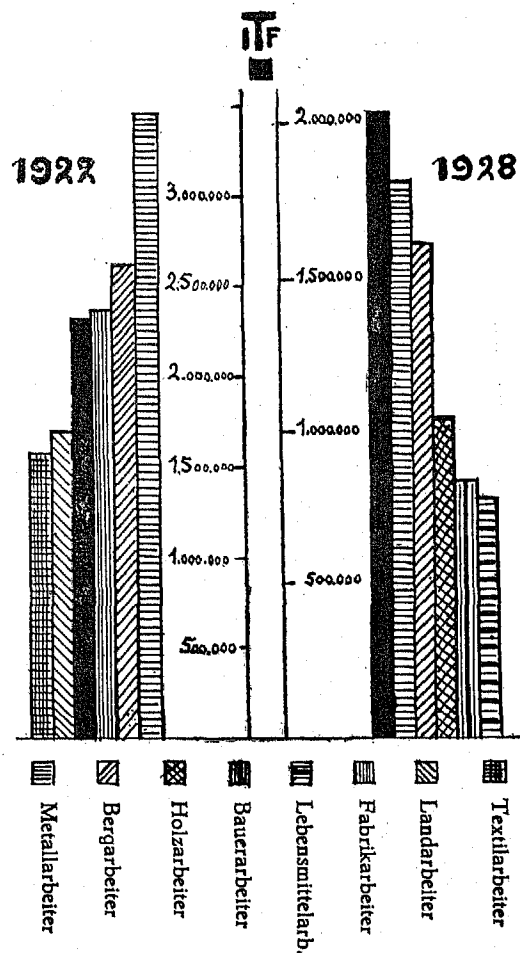
Nach Beendigung des Generalstreiks stand der britische Transportarbeiterverband vor finanziellen Schwierigkeiten.

Auf dem I. T. F.-Kongress in Paris stellten zehn der vertretenen Organisationen, nach einer kurzen Aussprache, gemeinschaftlich einen Betrag von nahezu 600 000 RM. zur Verfügung der britischen Kameraden.

Die I. T. F. und die anderen Berufsinternationalen.

1922, zur Zeit der Hochkonjunktur der Gewerkschaftsbewegung, nahm die I. T. F. unter den internationalen Berufssekretariaten die vierte Stelle ein. Die Fabrikarbeiter, Bergarbeiter und Metallarbeiter waren stärker.

Heute steht die I. T. F. an der Spitze. Sie ist die grösste und stärkste Berufsinternationale.



Die Bedeutung der I. T. F. für das rumänische Proletariat.

Von Lazar Máglasu,

Generalsekretär des Verbandes der Hafen- und Transportarbeiter in Rumänien.



Anlässlich des zehnten Jahrestages der Wiederaufrichtung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist es für uns, die Arbeiter der zurückgebliebenen Länder eine unabwiesbare Pflicht, die grosse Wichtigkeit aufzuzeigen, die die I. T. F. in den Kämpfen unseres Proletariates für eine bessere Existenz hatte und

noch hat. Man kann ohne Uebertreibung sagen, dass es grösstenteils dem materiellen und moralischen Einfluss der I. T. F. zu verdanken ist, wenn der Hafnarbeiterverband Rumäniens die schweren Zeiten des Terrors gut überstehen konnte. Insbesondere die rumänische Hafnarbeiterschaft, die bereits auf eine gewerkschaftliche Tätigkeit von über 20 Jahren zurückblickt, hatte oft Gelegenheit, sich davon zu überzeugen, wie wichtig und notwendig die internationale Solidarität für das Proletariat ist. Die Tätigkeit der Internationale hat die Arbeiterschaft nur noch mehr in dieser Ueberzeugung gestärkt.

So ist es auch zu erklären, dass trotz allen Terrors, in einer Zeit, in der Belagerungszustand, Kriegsgerichte und Zensur herrschten, die Arbeiterschaft Rumäniens, von Vertrauen in den Endsieg des Sozialismus erfüllt, sich der grossen proletarischen Armee anschloss, die in der I. T. F. vereint ist.

Der Wiederanschluss unseres Verbandes an die Transportarbeiter-Internationale, der im Jahre 1923 erfolgte, hat die Kräfte der rumänischen Transportarbeiterschaft verzehnfacht und ihr die Möglichkeit gegeben, in ihrem Kampfe gegen die kapitalistische Ausbeutung bemerkenswerte Erfolge zu erzielen.

Selbstverständlich kann in einem kurzen Artikel nicht aufgezeigt werden, was für die rumänischen Transportarbeiter die Tätigkeit der I. T. F. in den letzten zehn Jahren bedeutet hat. Wir können nur sagen, dass dank ihrer Tätigkeit und dank den Ratschlägen ihrer Führer die Transportarbeiter Rumäniens — und nun auch die letzthin in einem besonderen Verband zusammengefassten Eisenbahner — voll Vertrauen in die Zukunft blicken und überzeugt sind, dass die I. T. F. ihnen ein würdiger Führer sein wird auf dem schweren Wege, der zur Befreiung der Menschheit vom Joche des Kapitalismus führt.

Abonniert die „I. T. F.“!

1919—1929.

Zehn Jahre Wiederaufbau der Transportarbeiter-Internationale.

Von August Forstner,

Vorsitzender des Freien Gewerkschafts-
verbandes Oesterreichs.



Trotzdem jeder in der Gewerkschaftsorganisation der Transportarbeiter tätige Kamerad voll Befriedigung auf die Leistungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation während der zehn Jahre seit ihrer Wiedererrichtung nach dem unseligen Kriege, am 29. und 30. April 1919, zurückblicken wird, lassen sich die

Errungenschaften der Transportarbeiter-Internationale nicht so chronologisch aneinanderreihen wie etwa die von den nationalen Organisationen erzielten Erfolge, weil die internationale Organisation die einzelnen Ereignisse nicht unmittelbar beeinflusst und ihre Tätigkeit daher nicht so stark in Erscheinung tritt. Zehn Jahre sind bei einer internationalen Organisation kein Zeitraum, der ihre Erfolge greifbar vor dem Auge erscheinen lässt; oft bedarf es jahrelanger Vorbereitungen, ehe ihr Wirken für jedes Mitglied der nationalen Organisationen fühlbar wird. Die Verhältnisse sind in jedem Lande anders und eine internationale Organisation kann auf sie nur allgemein anregend, durch Ausarbeitung von allgemeinen Grundsätzen Einfluss nehmen.

Dennoch hat die I.T.F. für die Gesamtheit und für uns Oesterreicher im besonderen schon viel getan. Unvergesslich bleiben uns die *Lebensmittelsendungen* in den Jahren nach Kriegsende und nach dem Zusammenbruch des alten Wirtschaftsgebietes, als die Zufuhr von Lebensmitteln unterbunden war und diese infolge der Geldentwertung vom Ausland nicht beschafft werden konnten.

Der vom Generalrat der I. T. F. über Ungarn verhängte Boykott wäre nicht nur für die österreichischen Reaktionäre, sondern für alle Feinde des arbeitenden Volkes ein Markzeichen geworden, wenn die I.T.F. zu jener Zeit so wie heute ausgebaut gewesen wäre. Es sähe in Europa jetzt anders aus und die Reaktion hätte nicht in so vielen Ländern die Arbeiter um ihre erkämpften Rechte bringen können.

In diesem Zusammenhange seien auch die Bemühungen der I.T.F. erwähnt, welche sie für den Weltfrieden, gegen die beabsichtigte Zertrümmerung der russischen Sowjetstaaten, deren Erhaltung eine Pflicht des gesamten internationalen Proletariats ist, und gegen den Faschismus — nicht bloss des italienischen, sondern jenes in allen Staaten lebenden Molochs, der auf die völlige Entrechtung des Proletariats abzielt — unternommen hat.

Einen unschätzbaren Wert stellen die

veröffentlichten Statistiken über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der verschiedenen, in der I.T.F. vereinigten Arbeiterkategorien dar. Mit fester Hand ergriff sie die Initiative, um beweiskräftiges Material und gut brauchbare Grundlagen für *internationale Massnahmen zur Verhütung von Unfällen* bereitzustellen. Sie hat vor und während der XI. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf Vorbildliches geleistet, um dort möglichst viel für die Transportarbeiter herauszubolen. Hoffentlich werden sie die Früchte dieser Tätigkeit in absehbarer Zeit ernten.

Für die einzelnen Berufsgruppen wurden innerhalb der I. T. F. besondere Beiräte geschaffen. Ein Beweis für ihre reale, praktische Arbeit ist z.B. das internationale Programm für die Kraftfahrer. Unter Hinweis auf dieses Programm konnte der gesetzgebenden Körperschaft in Oesterreich ein Gesetz über die Regelung des Dienstverhältnisses der Privatchauffeure abgerungen werden. Der gleiche Erfolg wird auch den Kollegen der anderen Länder beschieden sein, wenn sie unentwegt auf das in diesem Programm vorgezeichnete Ziel zusteuern.

Die im Jahre 1919 neu errichtete Internationale Transportarbeiter-Föderation hat sich bewährt. Es sind darüber hinaus die Vorbedingungen dazu geschaffen, dass sie künftig noch viel mehr im Interesse der Arbeiterschaft zu leisten vermag, wenn sich die Transport- und Verkehrsarbeiter aller Länder wie eine Mauer hinter sie stellen.

Eisenbahner, Transportarbeiter
und Seeleute!
Tragt immer und überall das
Abzeichen der I. T. F.!

AUS DER GESCHICHTE DER I.T.F. Der Boykott gegen Ungarn. Juni-Juli 1920.

Der I.G.B. beschloss über Ungarn den wirtschaftlichen Boykott zu verhängen, um den vom weissen Terror bedrängten ungarischen Arbeitern zu helfen. Die I.T.F. musste den Boykott durchführen.

Trotz bitterer Not im eigenen Land hielten die österreichischen Eisenbahner und Transportarbeiter die Grenzen ihres Landes während sechs Wochen, von Beginn bis Ende des Boykotts, geschlossen. Drohungen von Vertretern der Entente-Regierungen und der Arbeitgeber konnten sie nicht beirren: nicht einen von Ungarn kommenden oder nach dort bestimmten Wagen haben sie durchgelassen.

Während des Boykotts gegen Ungarn wurden den österreichischen Eisenbahnern Schmiergelder in Höhe eines Jahreslohnes für jeden über die Grenze geschobenen Wagen Güter angeboten.

Die Eisenbahner weigerten wie ein Mann. Kein Waggon ging über die Grenze.

DIE VERBREITUNG DER VERÖFFENTLICHUNGEN DER I.T.F. BEDEUTET VERTIEFUNG DES INTERNATIONALEN GEDANKENS

DIE KENNTNIS der Arbeitsverhältnisse in anderen Ländern stärkt Euere Kampfesstellung im eigenen Lande. -

Seit 1919 hat das Sekretariat der I.T.F. mehr als **VIERTZIG** Schriften über die Arbeitsbedingungen im Transportwesen (des Eisenbahnpersonals in 17, der Hafendarbeiter in 6 und des Strassenbahnpersonals in 4 Ländern) und über eine Reihe besonderer Probleme: das Koalitionsrecht der Eisenbahner, die Berufsgefahren der Kraftfahrer, die Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen, die automatische Kuppelung, Schutzmassnahmen für Hafendarbeiter, die Beschränkung des Gewichtes von Traglasten, die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern, die Elektrifizierung der Eisenbahnen, usw. usw. veröffentlicht. Darüber hinaus sind eine Anzahl Berichte von wichtigen internationalen Konferenzen der verschiedenen Gruppen herausgegeben worden.

Auf Anfrage wird eine vollständige Liste dieser Veröffentlichungen — deren Auflage allerdings teilweise vollständig erschöpft ist — zugesandt. Haben Sie sich die Ergebnisse der Arbeit, die in Ihrem Interesse geleistet wurde, zunutze gemacht?

Nehmen Sie ein Abonnement auf die „I.T.F.“! Es ist eine gut ausgeführte halbmonatliche Zeitschrift, die Sie regelmässig über das Leben und die Tätigkeit Ihrer Internationale, über die gewerkschaftlichen und sozialen Ereignisse in der Verkehrs- und Transportwelt unterrichtet. - Bezugspreis 1.50 holl. Gulden p. J.

Erscheint in englischer, deutscher, französischer, spanischer und schwedischer Sprache. — Bei einer genügenden Anzahl Bezieher kann das I. T. F.-Organ auch in anderen Sprachen und in Esperanto veröffentlicht werden. — — —

Es helfe jeder mit, die Internationale zu stärken.