

teilen mitunter nicht viel reichlichere Unterstützungen aus als das Armenamt; nur die rechtlichen Bedingungen sind andere geworden. Aber gerade die Höhe der Unterstützung ist von grosser Bedeutung für die soziale Rolle des Arbeiterversicherungswesens. Die deutsche Arbeiterversicherung ist den proletarischen Klassen nicht nur auf den Leib geschnitten, ihre Unterstützungen sind auch direkt für den proletarischen Magen eingerichtet. Dem Arbeiter wird nicht einmal eine bescheidene Existenz durch die Arbeiterversicherung völlig gewährleistet. Der Klassencharakter der Arbeiterversicherung spricht sich auch in der Organisation ihrer ganzen Institute aus. Die Selbstverwaltung besteht nur in der Minderzahl der Fälle, die Bevormundung der Verwaltungsorgane ist die Regel. Unsere Aufgabe ist es zunächst der Arbeiterversicherung diesen ihr anhaftenden Klassencharakter zu nehmen. Alle Staatsangehörigen sind den Versicherungsgenossenschaften einzuordnen. Die Selbstverwaltung ist in uneingeschränkter Weise auszubauen. Der Versicherte hat eine vollwertige Entschädigung für den Nachteil zu erhalten, den er durch Krankheit, Unfall, Invalidität erleidet. Die Fürsorge ist nicht nur auf die Erwerbsunfähigkeit sondern auch auf die Erwerbsunmöglichkeit überhaupt auszudehnen. Das ist zwar unter der gegenwärtigen politischen Konstellation vorläufig noch ein sehr weites Ziel, aber es wird und muss erreicht werden.

Schliesslich hat die Arbeiterversicherung wie überhaupt die staatliche Versicherung nicht die endgültige Form der Fürsorge der Gesellschaft für seine Teilnehmer zu sein. Die Entwicklung des Versicherungsgedankens wird ihr Ziel in der Einführung einer allgemeinen Staatsbürgerversorgung finden müssen, die einzusetzen hat, ohne dass der einzelne sich durch Zahlung spezieller Beiträge *versichert* und dadurch eine Anwartschaft erworben hat. Auch diese allgemeine Fürsorge für die Staatsangehörigen ist bereits in ihren Ansätzen da. In Australien und Neuseeland erhalten die Arbeitsunfähigen heute schon Staatsrenten ohne jede Beitragsleistung aus öffentlichen Mitteln. Diese Leistungen, auf die die Staatsangehörigen einen Rechtsanspruch haben, sind in ihrer ganzen Struktur von unserer Armenfürsorge himmelweit verschieden. Dem Vorbild Australiens ist England gefolgt. Nur ist es hinter diesem insoweit zurückgeblieben als es die Altersrente erst mit 70 Jahren (Australien mit 65 für Männer und 60 für Invalide und Frauen) und Invalidenrenten überhaupt nicht gewährt. Die Versicherungsidee ist als eine soziale Idee zu pflegen, und ihre Fortentwicklung ist zu beschleunigen. Die Versicherungseinrichtungen sind ihres privaten Charakters mehr und mehr zu entkleiden und als eine öffentlichrechtliche Einrichtung fortzuführen und zu vervollkommen. Es ist Kulturarbeit, die damit geleistet wird.

XX

PAUL MÜLLER · DIE INTERNATIONALE ORGANISATION DER SCHIFFAHRTSUNTERNEHMER



ANDEL und Schifffahrt sind international. So ist es auch der seemannische Beruf. Die Internationalität des Betriebs bedingt auch eine internationale Gemeinschaft in der wirtschaftlichen Aktion der im Schifffahrtsbetrieb tätigen Arbeiterschaft. Es bestehen zweifellos bestimmte Interessengemeinschaften zwischen den Seeleuten und Hafenarbeitern der verschiedensten Seestaaten, die sie zur Anwendung gemein-

samer und gleicher Kampfesmittel wie auch zur Übung strengster internationaler Solidarität verpflichtet. Dem will nun das internationale Reedertum durch eine internationale, reine Kampfeszwecke verfolgende Vereinigung, die *International Shipping Federation*, begegnen. Die Anregung zu ihrer Gründung wurde im Frühjahr 1907 von englischen Reedern gegeben und fand in deutschen Reederkreisen freudigen Widerhall. Damals hielt Herr Cuthbert Laws auf einer Konferenz der englischen *Shipping Federation* eine Rede, in der er unter anderm ausführte:

»Die Arbeiterfrage nimmt immer mehr einen internationalen Charakter an. In- und ausländische Seemannsverbände sind auf dem Sozialismus aufgebaut, beide verbindet die sozialistische Lehre. Lange schon sehwebt den Vereinen die Gründung einer Körperschaft, so gross, einflussreich und weitverzweigt vor, dass der Reeder, will er sein Schiff nicht nutzlos von einem Hafen zum andern schicken, gezwungen werden soll sich den Forderungen der Seemannsverbände bedingungslos zu unterwerfen. Um den Eintritt solcher Zustände zu verhindern, müssen sich die Reeder aller Länder gleichfalls zusammenschliessen, unter Ausserachtlassen aller Fragen, die sonst sich trennend zwischen sie drängen. . . . Gerade die gegenwärtigen Verhältnisse, wo in Deutschland, in England, in Frankreich und in Holland fast gleichzeitig Ausstände von den Organisationen der Seeleute inszeniert worden sind, erscheinen für einen internationalen Zusammenschluss der Reeder besonders günstig. Ich bin der Überzeugung, dass das Resultat einer Konferenz die Gründung einer weit verzweigten und starken Organisation sein wird, die als ein Bollwerk gegen das Vorgehen der internationalen Sozialdemokratie den Interessen der Reeder nur nützlich sein kann.«

Die von Herrn Laws angeregte internationale Reederkonferenz hat dann am 15. und 16. Oktober 1907 in London geheim getagt. Zu der Konferenz hatten ausser England fast alle schiffahrttreibenden Länder Europas Delegierte entsandt. Am zahlreichsten waren natürlich die Direktoren der englischen Schiffahrtsgesellschaften erschienen. Die Häfen Newcastle, London, Manchester, Liverpool, Middlesbrough, Sunderland, West Hartlepool, Glasgow, Hull und Cardiff waren durch die Direktoren ihrer Reedereien vertreten. Im ganzen nahmen 39 englische Delegierte an den Beratungen teil. Aus Deutschland hatte der *Zentralverein deutscher Reeder* die Herren Leist-Bremen, Mathies-Hamburg, Schuldt-Flensburg und Dr. Paul Ehlers-Hamburg entsandt. Die belgische *Fédération maritime d'Anvers* war durch 3 Abgesandte vertreten, darunter der bekannte Scharfmacher Daniel Steinwand. Aus Dänemark hatte die *Dampfskibsrederci-Foreningen* 2 Herren geschickt. Frankreich war durch 5 Mitglieder des *Comité général des Armateurs de France* sowie durch 1 Mitglied des *Comité général pour la défense des intérêts maritimes et commerciaux du Port de Dunkerque* repräsentiert. Holland hatte den Präsidenten und Sekretär der *Nederlandsche Reedersvereeniging*, sowie je 2 Mitglieder der *Scheepvaart-Vereeniging te Rotterdam* und der *Vereeniging van Werkgebers op Scheepvaartgebied te Amsterdam* abgeschickt. Von Italien nahmen 2 Mitglieder der *Federazione degli Armatori Italiani* und von Schweden mehrere Mitglieder der *Sveriges Redareforening* an der Beratung teil. Der Zweck dieser Geheimkonferenz war nach der englischen *Shipping Gazette* die Herbeiführung eines Einverständnisses, »um die unvernünftigen Forderungen der Arbeiterklasse zu bekämpfen und zur Erreichung dieses Ziels eine Grundlage für eine internationale Aktion zu schaffen«. Aus der reichen Tagesordnung der Geheimkonferenz, die dem *Peuple* in Brüssel bekannt geworden ist, seien einige Punkte herausgegriffen und hier wiedergegeben: Diskussion der Berichte über die Arbeiterfrage in den verschiedenen auf der Zusammenkunft vertretenen Län-

dern; Schaffung einer internationalen Föderation; Errichtung eines internationalen Streikfonds (deutscher und schwedischer Antrag); Schaffung einer internationalen freien Organisation von Arbeitern (deutscher Antrag); Aufstellung einer internationalen Liste von Seeleuten, »die sich schlecht führen« (deutscher Antrag); Hilfeleistung, die den durch einen Streik betroffenen Schiffen respektive Schifffahrtsgesellschaften zu gewähren ist (englischer Antrag); lokale Organisierung nichtgewerkschaftlicher Arbeiter (englischer Antrag). Wie daraus zu ersehen ist, verfolgte jene erste Londoner Konferenz ein vierfaches Ziel: 1. das Unternehmertum international zu organisieren; 2. das Unternehmertum gegen etwaige Streiks sicherzustellen; 3. die gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft zu boykottieren; 4. an deren Stelle Streikbrecher zu organisieren. Wie von den Deutschen auf jener Konferenz *berichtet* worden ist, darüber gab ein Bericht der *Kölnischen Zeitung* vom 24. Oktober 1907 Aufklärung. Danach führte ein Vertreter des deutschen Reederverbandes, Dr. Ehlers, aus:

„In Deutschland findet sich ebenfalls eine Verbindung von Gewerkschaften und Sozialismus. Ein guter Teil der von ersteren gesammelten Gelder wird für politische Zwecke verwendet. Es sind unter den Dockarbeitern und Matrosen schon manche Arbeitsstreitigkeiten angezettelt worden, jedoch nicht so sehr zu dem Zweck bessere Arbeitsverhältnisse herauszuschlagen als, um den Führern mehr Macht zu verschaffen, damit sie über die Anstellung des Personals bestimmen können. Unter diesen Umständen sahen sich die Reeder veranlasst sich zusammenzuschließen, und bisher haben sie vermocht den sozialdemokratischen und Gewerkschaftsführern standzuhalten.“

Selbstverständlich sprach er den deutschen Gewerkschaftsführern auch Treu und Glauben ab. Dieses eine Beispiel möge genügen, um das geistige Niveau jener Geheimkonferenz und ihrer Teilnehmer zu kennzeichnen. Nachdem die Konferenz sich über die allgemeinen Grundsätze geeinigt hatte, wurde ein Ausschuss gewählt, der Statuten für eine *International Shipping Federation* ausarbeiten sollte.

Die *Deutsche Arbeitgeberzeitung* nahm am 2. Februar 1908 zu dieser geplanten internationalen Reedervereinigung Stellung. Sie sprach von der *International Shipping Federation* als von einer »internationalen Reedervereinigung gegen den Terrorismus der Seeleute und Hafendarbeiter« und fügte in ihrer Offenherzigkeit hinzu:

„Es handelt sich in der Hauptsache um die Bekämpfung der freien Gewerkschaftsorganisationen und der Streiks durch Bildung von internationalen Streikbrecherorganisationen, Boykottierung der gewerkschaftlich organisierten Hafendarbeiter und Seeleute und Organisierung des Streikbrechertransports.“

Ein klares Eingeständnis der terroristischen Absichten dieser internationalen Reedervereinigung.

Am 10. August 1908 wurde aus Antwerpen gemeldet, dass der Wortlaut eines Übereinkommens zwischen den Reedern und den Hafenbetriebsunternehmern aller Länder ausgearbeitet worden sei. Es handelte sich um eine Versicherung gegen Ausstände auf der Grundlage, dass jedes Schiff einen nach der Baugebühr zu berechnenden Betrag an eine gemeinsame Kasse zu zahlen hat, aus der dann die durch einen Ausstand betroffenen Reeder entschädigt werden. Auch dieser Plan war das Werk des Studienausschusses, der auf der Londoner Konferenz 1907 eingesetzt worden war. Die definitive Gründung der *International Shipping Federation* selbst schien jedoch grössere Schwierigkeiten zu machen. Die rein geschäftlichen Interessengegensätze mussten zunächst beschworen werden. Hinzu

kam auch hier wie überall der leidige Streit um die Rechte und Pflichten, das heisst um die Opfer und Vorteile, die manchen Reedern doch recht zweifelhaft erschienen. Schliesslich ist dann doch am 23. Oktober 1909 die Gründung der *International Shipping Federation* in London endgültig erfolgt. Ihr sind sofort England, Deutschland, Belgien, Holland, Dänemark und Schweden beigetreten; Norwegen trifft Vorbereitungen, um sich im Jahr 1910 anzuschliessen. Somit repräsentiert der Verband momentan 16 bis 17 Millionen Tonnage; also etwa ein Drittel der gesamten Welttonnage. Was Frankreich anlangt, so besteht Aussicht, dass es nach Beseitigung einiger juristischer Schwierigkeiten gleichfalls dem Verband beitreten wird. Es bleiben also von den Ländern, die sich an den vorbereitenden Verhandlungen 1907 beteiligten, nur Italien, Spanien und Österreich-Ungarn ausserhalb des Verbandes. In jedem der Mitgliedsländer bestehen Reedervereinigungen, wie in Deutschland der *Zentralverein deutscher Reeder* und in England die *Shipping Federation*, die mit dem internationalen Verband Hand in Hand arbeiten werden. In Schweden, wo es noch an einem solchen nationalen Verbands fehlt, soll er demnächst ins Leben treten. Die *International Shipping Federation* soll von einem Generalrat geleitet werden, der wieder einen Exekutivausschuss ernennt, dem die Besorgung der laufenden Angelegenheiten in der Zeit zwischen den einzelnen Sitzungen des Generalrats zufällt. Die Mitglieder dieses Generalrats sind die Herren Devitt, Harrison, Hudson, Radcliffe, Sir Runciman und Watts für England; Dr. Ehlers und Leist für Deutschland; Langlois und Ortman für Belgien; Vink und Visser für Holland; Andersen und Kronman für Dänemark; Indebetou und Wilson für Schweden. Der Vorsitzende der englischen *Shipping Federation*, T. L. Devitt, ist auch zum Vorsitzenden der *International Shipping Federation* gewählt worden. Sein Stellvertreter ist Direktor Leist vom *Norddeutschen Lloyd*. Sitz des Verbandes ist London, Geschäftsführer ist Cuthbert Laws, Sekretär Michael Brett, und Rechtsbeistände sind Botterell und Roche.

In den Satzungen der *International Shipping Federation* wird ganz allgemein bemerkt:

„Die *International Shipping Federation* wird hiermit zum Zweck gegenseitigen Schutzes und gegenseitigen Beistands aller Mitglieder der Föderation in allen ihre Industrie betreffenden Fragen konstituiert.“

Die Föderation soll eine Vereinigung der nationalen Landesorganisationen der Reeder sein. Als eine der Bedingungen der Mitgliedschaft oder des Fortbestehens der Mitgliedschaft soll jeder angeschlossene Verband zur Zufriedenheit des Generalrats eine Organisation zur Beschaffung und (oder) Leitung der für die regulären Linien notwendigen Arbeiter und (oder) für die dem Verband angehörig Schiffe unterhalten, falls sie durch Streiks in irgend einem Hafen desjenigen Landes, zu dem sie gehören, zurückgehalten werden. Vor und (oder) bei Ausbruch irgend eines Streiks in irgend einem Hafen muss der angeschlossene Verband dem Hauptbureau über die Ursache und die Ausdehnung des Streiks oder des zu erwartenden Streiks, über die Zahl der lokalen zur Verfügung stehenden und erforderlichen Arbeiter, über die Namen, die Nationalität und die Tonnage der zu solcher Zeit in dem betreffenden Hafen anwesenden Schiffe, über die Tonnage und den Charakter der zu behandelnden Ladungen und über die Massnahmen, die in Verbindung damit empfohlen oder getroffen worden sind, Bericht erstatten. Er hat ferner anzugeben, ob die Beschäftigung aus anderen Ländern eingeführter Arbeiter durchführbar ist, und, wenn das der

Fall ist, welche Massnahmen für ihren Schutz und ihre Arbeit getroffen worden sind, und welche Anzahl erforderlich ist. Darauf soll in erster Linie der Exekutivausschuss einberufen werden, um diesen Bericht in Erwägung zu ziehen und zu beschliessen, ob dem betreffenden Verband der Beistand der *International Shipping Federation* zu teil werden soll oder nicht. Falls der Eigentümer eines Schiffes — dessen Schiffe nicht in regulärer Fahrt fahren, und der nicht dem angeschlossenen Verband desjenigen Landes angehört, in dem der Streik stattfindet — durch die Befolgung der von der *International Shipping Federation* vorgeschlagenen Taktik einen Verlust erleidet, wird die Föderation ihn auf der von dem Generalrat festgesetzten Grundlage schadlos halten. Dagegen ist der an die Eigentümer von in regulärer Fahrt laufenden Schiffen und an die Mitglieder des angeschlossenen Verbandes desjenigen Landes, in dem der Streik stattfindet, zu zahlende Ersatz durch ein Übereinkommen mit dem direkt in Frage kommenden Verband zu regeln und nur aus den Mitteln dieses Verbands zu zahlen. Falls ein angeschlossener Verband sich weigert in Übereinstimmung mit den Regeln der *International Shipping Federation* zu handeln oder solche Regeln verletzt oder sich weigert den Beschlüssen des Generalrats nachzukommen, hört er auf ein Mitglied der *International Shipping Federation* zu sein.

Es wird also den einzelnen Landesorganisationen die Verpflichtung auferlegt dafür zu sorgen, dass stets ein Bestand von Arbeitern vorhanden ist, die als Streikbrecher Verwendung finden können. Welchen Terrorismus diese internationale Vereinigung ausüben will, das heisst wie weit sie das Selbstbestimmungsrecht der einzelnen Unternehmer (hier der sogenannten *Stauer*) vollkommen ausschliesst, beweisen folgende Bestimmungen: Die der *International Shipping Federation* angeschlossenen Verbände können mit ihr einen regulären Tarif für alle Häfen vereinbaren, die einem solchen Verband unterstehen, und dieser Tarif hat die tatsächlich für gewöhnliche Arbeitszeit und für Überstunden gezahlten Löhne zu enthalten. Ein solcher Tarif, in dieser Weise deponiert, gilt nur dann als angenommen und vereinbart, wenn er von der *International Shipping Federation* genehmigt ist. Falls ein Reeder mit Stauern Verträge abschliesst, oder falls Agenten oder Makler solches tun, muss der Vertrag die Bedingung enthalten, dass der Stauer sich verpflichtet dem mit dem Verband vereinbarten Lohntarif getreulich nachzukommen; jeder Bruch oder jede Verletzung dieser Klausel berechtigt den Reeder, Agenten oder Makler den betreffenden Kontrakt oder die betreffende Vereinbarung zu annullieren. Falls der Stauer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, muss die *International Shipping Federation* sofort davon in Kenntnis gesetzt werden, die ihrerseits dann alle angeschlossenen Mitglieder benachrichtigt. Der Generalrat soll die Möglichkeit in Erwägung ziehen mittels einer in den Frachtbriefen aufzunehmenden und von allen Mitgliedern der *International Shipping Federation* anzuerkennenden Klausel die Kaufleute zur Tragung eines Teils der durch Streik oder Aussperrung verursachten Kosten heranzuziehen. Im Fall eines Streiks sollen die in der *International Shipping Federation* angeschlossenen Reeder in Übereinstimmung mit dem lokalen angeschlossenen Verband handeln, bis die *International Shipping Federation* einen Beschluss gefasst hat.

Weiter kann man die Reglementierung wirklich nicht treiben. Und dieses selbe Reedertum massst sich an darüber abfällig zu urteilen, dass in Kampfeszeiten jedes Gewerkschaftsmitglied die Pflicht hat sich entsprechend unseren demo-

kratischen Grundsätzen den Beschlüssen der Gesamtheit unterzuordnen. In welcher Weise soll nun den einzelnen Reedern oder Stauern, die sich im Fall eines Lohnkampfes dem Willen der Diktatoren der *International Shipping Federation* unterordnen, für den daraus für sie erwachsenden Schaden Ersatz geleistet werden? Die betreffenden statutarischen Bestimmungen charakterisieren diese internationale Reederverbindung nach einer andern Richtung:

»Schadensersatz soll den Verlust durch Zurückhaltung des Schiffes einschliessen, und der Exekutivausschuss hat für solche Zurückhaltung eine Ersatzliste aufzustellen, die auf verschiedene Klassen der Schiffe Anwendung finden kann. Die Verteilung des Schadensersatzes ist von dem Exekutivausschuss nach Eintreffen des Berichts des angeschlossenen Verbandes desjenigen Landes, in dem die Verzögerung stattfindet, vorzunehmen. Streitigkeiten über die Verteilung werden von dem Generalrat der *Internationalen Shipping Federation* geregelt. Falls während eines Streiks irgend einem Schiff — abgesehen von regulären Schiffen und solchen, die nicht dem Verband angeschlossenen sind — Beistand gewährt wird, wird dieser Beistand in erster Linie von dem Eigentümer des Schiffes bezahlt.

Wie bei so vielen Unternehmervverbänden so auch hier: Wenn es ans Zahlen geht, dann versagt entweder die Maschinerie vollkommen, oder die Entschädigungen fallen gleich null aus. Am schwierigsten gestaltete sich die Frage der Aufbringung der Kampfgeelder im Fall von Streiks. Sollten die Mittel zur Bekämpfung des Ausstands von allen dem Verband angehörigen Nationen gleichmässig, nach Massgabe ihrer Tonnage, getragen werden? Oder sollten die Beiträge zu diesem Fonds nach der Frequenz der einzelnen Flaggen in dem betreffenden Hafen bezahlt werden? Die *International Shipping Federation* hat beschlossen, dass ein Zonensystem hierfür zur Anwendung gelangen soll. Alle Schiffe der Föderation, die bei einem Streik in irgend einem Land in dessen Zone kommen, sollen je nach der Beteiligung, die auf grund der Stauerrechnungen festgestellt wird, durch ihre nationalen Vereinigungen zu dem Fonds beitragen. Statt in kommenden, durch die Taktik der Reeder unvermeidlich werdenden Kämpfen den betroffenen Unternehmern hinreichende Entschädigung zu gewähren, wird die *International Shipping Federation* versuchen die Häfen Englands, des Kontinents und der skandinavischen Länder mit einer Schar Streikbrecher zu überfluten und die Häfen durch Verankerung einer Flotte schmutziger Hotelschiffe für diese Streikbrecher verunzieren. Denn zur Verbilligung der Kampforganisation will die Föderation eine Flotte von Logisschiffen usw. halten, die in jedem einzelnen Fall dem beteiligten Hafen zur Verfügung stehen sollen. Am Ende finden die interessierten Hafenbehörden recht oft Gelegenheit sich diese Schiffe etwas näher anzusehen.

Wir haben es hier also mit der internationalen Verbindung einer bestimmten Unternehmervgruppe zu tun, deren Tendenzen und Aufgaben als Scharfmacherverband augenfällig sind. Und trotzdem wagt es die deutsche Reederpresse diesem Verband ein *fortschrittliches* Mäntelchen umzuhängen. Die *International Shipping Federation* sei nur eine Abwehrorganisation. Sie wolle keineswegs eine Benachteiligung der Arbeiter. Sie habe keine Neigung irgendwelche *Sweatingpraxis* gegenüber den Arbeitern zu unterstützen. Nur die grossen Streiks der letzten Jahre hätten die Föderation entstehen lassen. Lediglich die Wiederkehr solcher Ereignisse zu verhüten sei die Aufgabe des neuen Verbandes. Und diese Ereignisse seien, wie sich an den Streiks in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen mit Leichtigkeit nachweisen liesse, fast samt und sonders von den Verbänden der Arbeiter, namentlich der Hafenarbeiter, unternommen worden,

um Zwecke zu erreichen, die nach Ansicht der Reeder nicht einmal wirtschaftlicher Natur waren. Sehr oft wären es die Schaffung und Stärkung politischer Arbeiterorganisationen, die zu einer aggressiven Taktik der Arbeiter und schliesslich zu Streiks führten. Hier Besserung und Ordnung zu schaffen sei in der Tat eine Aufgabe des neuen Verbandes. Denn zum mindesten müsse darauf bestanden werden, dass die wirtschaftliche Frage der Regelung der Arbeit in den Häfen und an Bord der Schiffe auf grund wirtschaftlicher und nicht parteipolitischer Überlegungen behandelt werde. Die Erfahrung hätte aber gezeigt, dass die Konflikte zwischen Reedern und Stauern einerseits und Schauerleuten oder Seeleuten andererseits stets leicht und zu allseitiger Zufriedenheit gelöst werden können, wenn sie sich lediglich auf dem Boden wirtschaftlicher Diskussionen und der Abwägung wirtschaftlicher Interessen bewegen. Wenn dagegen, wie es leider meist der Fall wäre, politischer Fanatismus sich in diese Dinge einmische, wenn die Führung wirtschaftlicher Bestrebungen in die Hände von politischen Agitatoren und Parteiführern gerate, dann entstehe jedesmal jene erbitterte und verbitterte Stimmung, die zu langwierigen Störungen der Arbeit, oft auch zu schweren Störungen der öffentlichen Ordnung führten.

Diese Auslassungen, die die Gründung der *International Shipping Federation* als notwendig und gerechtfertigt erscheinen lassen sollen, führen die Öffentlichkeit nur irre. Niemals haben in Deutschland die Kämpfe der Seeleute und Hafenarbeiter irgendwelche politische oder gar parteipolitische Motive und Rücksichten bestimmt oder beeinflusst, stets hat in diesen Kämpfen nur das berechtigte Bestreben obgewaltet die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Seeleute und Hafenarbeiter — die heute tief traurige sind — zu verbessern. Niemals hat irgendeine politische Partei in die Führung dieser Kämpfe dreinzureden oder auf deren Entstehung, Fortsetzung oder Beendigung irgendwelchen Einfluss auszuüben versucht. In Deutschland ist die Führung der wirtschaftlichen Kämpfe Sache der interessierten Gewerkschaften und ihrer Führer. Diese schweren Kämpfe mit ihren grossen Opfern werden wahrlich nicht in frivoler Weise von den Arbeitern angezettelt, sie sind vielmehr stets von den Unternehmern provoziert worden. Im allgemeinen liegen die Verhältnisse im Ausland genau so, wenngleich ich anerkennen muss, dass dort die Taktik in Einzelfällen nicht immer besonders glücklich gewählt war. Es ist auch starke Übertreibung, wenn in der Reederpresse behauptet wird, die Kämpfe im Schiffahrtsbetrieb hätten den Ruin dieses weltbedeutenden Verkehrszweigs zur Folge. Ganz abgesehen davon, dass es die Reeder in erster Linie in der Hand haben die Kämpfe der Seeleute und Hafenarbeiter auf friedliche Weise durch sachgemässes Entgegenkommen zu verhindern, steht auch fest, dass zum Beispiel in Deutschland und in England die Reedereien trotz Krise und wirtschaftlicher Kämpfe 1907 noch Dividenden in Deutschland von $4\frac{1}{2}$ bis 9 %, 1908 von 3 bis 7 %, in England 1907 von 5 bis 10 % und 1908 von $2\frac{1}{2}$ bis 10 % zur Verteilung gebracht haben. Auch spricht die riesenhafte Entwicklung der Welthandelsflotten¹⁾ gegen diese Behauptung.

Es wäre gewiss grundfalsch, wollten die Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande den Ernst der Situation verkennen und die Bedeutung der *International*

¹⁾ Siehe meinen Artikel *Die nationalen Organisationen der Schiffahrtsunternehmer* in diesem Band der *Sozialistischen Monatshefte*, pag. 153a ff.

Shipping Federation als einer ihnen ausserordentlich feindlich gegenüberstehenden Unternehmerorganisation in irgend einer Hinsicht unterschätzen. Aber ernsthaft zu fürchten haben sie sie trotz aller ihrer uns gefährlich erscheinenden Pläne und Absichten keineswegs. Sie kann in höherm Mass als dies bisher die einzelnen Landesorganisationen der Reeder vermochten und taten den gewerblichen Frieden im Schiffahrtsbetrieb stören, sie wird ganz erheblich den wirtschaftlichen Kampf im internationalen Transportgewerbe verschärfen, aber illusorisch kann sie ihn nicht machen. Ich gehe sogar weiter: Sie kann nicht einmal seine unausbleiblichen Erfolge nennenswert beeinträchtigen. Die Transportarbeiter der alten und neuen Welt haben zunächst in ihren nationalen Landesorganisationen, dann aber auch in der *Internationalen Transportarbeiterföderation* ein Gegengewicht geschaffen. Die *Internationale Transportarbeiterföderation* umfasste am 1. Juli 1908 insgesamt in 18 Ländern 44 Landesorganisationen mit 496 620 Mitgliedern. Es waren organisiert 270 870 Eisenbahner, 90 480 Hafendarbeiter, 90 169 Transportarbeiter diverser Branchen und 45 100 Seeleute. Der Einfluss dieser internationalen Verbindung der Transportarbeiter erstreckt sich natürlich auf mehr als doppelt so viel organisierte Arbeiter, die heute ihr noch nicht angeschlossen sind. Ihre Aufgabe ist es gewiss nicht mutwillig Kämpfe zu provozieren. Wo sie es nur kann, wird sie stets vermittelnd eingreifen. Diese Absicht hat sie noch in einwandfreier Weise auf ihrem letzten internationalen Kongress in Wien /1908/ dokumentiert. Aber sie hat auch zugleich mit nicht misszuverstehender Deutlichkeit erklärt, dass sie in der Abwehr der Anschläge der *International Shipping Federation* nicht die geringste Rücksicht üben wird und nach Lage der Verhältnisse auch nicht üben kann und darf. Natürlich wird sie bei den grossen Aufgaben, die ihrer harren, alle Kräfte anzuspannen haben, um durch einen weitem Ausbau der nationalen und internationalen Koalition der Transportarbeiter aller Länder ihre Kraft zu erhöhen. Der eminenten Bedeutung entsprechend, die in unserm heutigen Wirtschaftsleben Handel und Schiffahrt gewonnen haben, werden die Kämpfe, die sich innerhalb dieses grossen Gebiets unseres komplizierten Wirtschaftslebens zwischen Arbeit und Kapital in Zukunft abspielen, das grösste Interesse der gesamten Gewerkschaftswelt wachrufen. Wird doch hier auf dem Weltmarkt ein Kampf zwischen einer vereinigten Arbeiterschaft und einem vereinigten Unternehmertum ausgefochten, der die Internationalisierung aller ökonomischen Kämpfe in einem überzeugenden Beispiel der Welt vor Augen führt.

XX

HULDA MAURENBRECHER · DAS DIENSTBOTEN- PROBLEM IN DEN INTELLEKTUELLEN KREISEN



ETZT gibt es bereits seit einer ganzen Reihe von Jahren eine anerkannte und wachsende Dienstbotenbewegung, das heisst den bewussten und planmässigen Versuch die häuslichen Arbeiterinnen in einer Berufsorganisation zu sammeln, um auf dem Hintergrund der Organisation die persönlichen Nöte und Leiden jedes einzelnen Mitglieds als typische Berufsleiden erkennen zu lassen und um die Forderungen der organisierten Dienstmädchenschaft als notwendige und zeitgemässe Entwicklungskonsequenzen begründen zu können. Es liegen also in der Dienstbotenbewegung so deutlich wie in der gesamten Arbeiterbewegung die beiden