auf das Mitbestimmungsrecht in den Betrieben und vor allem für die uneingeschränkte Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stunden-Woche entgegenstellen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation wird diesen Kämpfen der ihr angeschlossenen Organisationen die allergrößte Aufmerksamkeit schenken und sie auf das tatkräftigste unterstützen.

Der Tätigkeits- und Kassenbericht gibt nur in dem Teil zu einer Aussprache Veranlassung, der die von Vertretern des Exekutivkomitees mit Vertretern der russischen Transportarbeiterverbände in Berlin stattgefundene Konferenz behandelt. Gegenüber der Darstellung eines Delegierten wird von dem Vorsitzenden Williams erklärt, daß das Exekutivkomitee seinerzeit die Erlaubnis zu der Zusammenkunft mit den russischen Vertretern gegeben hat.

Inzwischen war Jouhaux eingetroffen, der den Kongreß im Namen des I.G.B. in längerer Aussprache begrüßte. Purcell, der Vorsitzende des I.G.B., hatte sich inzwischen telegraphisch entschuldigt.

Nach Jouhaux erhält das Wort Bidegaray vom französischen Eisenbahnerverband über „Die Sozialisierung der Transportbetriebe". Bidegaray erläutert kurz den schriftlich vorgelegten Bericht nebst folgender Resolution, die nach kurzer Aussprache einmütig angenommen wird:

Da die Umgestaltung und Entwicklung der Transportmittel eine der ersten Bedingungen für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas ist und diese nur nach gemeinsamen Grundsätzen und einheitlichem Programm im Interesse der Allgemeinheit erfolgen kann,

ersucht der vom 4. bis 9. August 1924 zu Hamburg tagende Internationale Transportarbeiter-Kongreß die angeschlossenen Organisationen,

sich mit allen Mitteln der Ueberführung der von Staat betriebenen Transportunternehmungen in Privatbesitz zu widersetzen;

eine rege Propaganda für die Zurückführung der konzessionsweise abgetretenen Transportbetriebe in gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu entfalten.

Der Kongreß ist der Ansicht, daß alle Bestrebungen zur Sozialisierung auf eine vollständige Umgestaltung der gegenwärtigen Betriebsmethoden, sowohl der staatlichen wie der kapitalistischen, hinzielen sollen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sollen sozialisierte Transportunternehmungen von Arbeitervertretern, Technikern und Beamten unter Aufsicht des Staates durch selbständige, in Finanz- und Verwaltungsfragen autonome Körperschaften, verwaltet werden.

Da die Sozialisierung der Transportmittel nur vollständig durchgeführt werden kann, wenn den Arbeitern die Rechte verbürgt sind, auf die sie billigerweise Anspruch haben, hält es der Kongreß für notwendig, daß die in den meisten Ländern bereits eingeleitete Aktion für die Errichtung bzw. Weiterausgestaltung der Betriebskontrolle durch die Arbeiter fortgesetzt wird. Diese Kontrolle hätte in erster Linie die Aufgabe, die Einhaltung der mit den Gewerkschaften geschlossenen Verträge, sowie der Einstellungsbedingungen, der Lohn- und Arbeitszeitregelungen, die Sicherverfahren und die Durchführung der Sozialgesetzgebung zu überwachen.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird beauftragt, sich durch die Landesorganisationen und das Internationale Arbeitsamt alles erreichbare Material über die Organisation des Transports, die Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen, der Schiffahrt und in den Häfen, die Modalitäten der Betriebskontrolle, sowie die sich auf das Sozialisierungsproblem beziehenden Berichte, Studien und Veröffentlichungen zu verschaffen, um so die Vorbereitung konkreter Pläne, die den in jedem Lande herrschenden besonderen Verhältnissen angepaßt werden müssen, zu erleichtern.

Der Sitz der I.T.F. bleibt Amsterdam.

Alsdann wird die Aussprache über die inzwischen vom Exekutivkomitee vorgelegte Resolution zur (Fimmenschen) Weltlage aufgenommen. Nach eingehender Debatte, an der sich Schumann (Deutscher Verkehrsbund), Lopez (Argentinischer Eisenbahnerverband), Sardelli (Italienischer Straßenbahnerverband), Ben Tillett (Englischer Transport- und Fabrikarbeiterverband), Somers (Belgien), Le Guen (Frankreich), Scheffel (Deutscher Eisenbahnerverband), Cramp (Englischer Eisenbahnerverband), Bromley (Englischer Lokomotivführer- und Heizerverband), Lindley (Schweden), Bidegaray (Französischer Eisenbahnerverband), Cotter (England) beteiligen, wird die Resolution des Exekutivkomitees unverändert angenommen und zwar mit 1 780 384 gegen 52 000 Stimmen und 263 014 Stimmenthaltungen.

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

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

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

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

1. Da wir für die Sozialisierung der Verkehrsmittel eintreten, erheben wir nachdrücklichen Protest gegen den verhängnisvollen Vorschlag, die gut organisierten deutschen Reichsbahnen zu entsozialisieren und sie unter die Kontrolle alliierter Kapitalisten zu stellen.
2. Wir erheben Protest gegen die in Aussicht genommene Belastung der Deutschland wirtschaftlich ruiniert und von der falschen Voraussetzung ausgeht, daß Deutschland allein für den Ausbruch und die Fortsetzung des Krieges verantwortlich ist.
3. Die in dem Dawesbericht vorgeschlagenen Zahlungen werden den eng verbundenen und in engem Zusammenwirken mit den alliierten Kapitalisten stehenden deutschen Kapitalisten Veranlassung geben, die Beseitigung des Achtstundentages zunächst in Deutschland zu fordern, und diese Forderung wird später auch auf die alliierten und neutralen Länder ausgedehnt werden.
4. Wir sind der Auffassung, daß in allen Ländern die Kriegskosten den besitzenden Klassen aufzubürden sind, da nur sie für den Krieg verantwortlich sind, nämlich der Klasse der Kapitalisten und Großgrundbesitzer.
5. Wir rufen die Transportarbeiter auf, sich weiter einzusetzen in dem Kampf gegen Faszismus, Gegenrevolution und Reaktion allen Ländern und appellieren besonders an jenen Teil, die sich infolge der von Moskau aus geleiteten Propaganda von ihren Mutterorganisationen losgelöst haben, die Einheit mit den der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen wieder herzustellen.

Am 4. Verhandlungstag löste sich der Kongreß in Spezialkonferenzen der Eisenbahner, Seeleute, Hafen- und Transportarbeiter, Binnenschiffer und Chauffeure zur besonderen Behandlung der diese Gruppen angehenden Fragen auf.

Der letzte Verhandlungstag war hauptsächlich der Entgegennahme der Berichte der Sektionskonferenzen sowie der Wahl des Generalrats, des Exekutivkomitees und der Sekretäre gewidmet.

Le Guen verlas eine Erklärung der Organisationen von Frankreich, Spanien, Argentinien, Belgien, Rumänien und Luxemburg zur Begründung ihrer Haltung gelegentlich der Abstimmung über die vom Exekutivkomitee vorgelegte Resolution zur Weltlage. Die Unterzeichner der Erklärung bezeichnen darin die angenommene Entschließung als eine Abweichung von früheren Beschlüssen internationaler gewerkschaftlicher und politischer Kongresse der Arbeiterschaft und bekunden, den Kampf für die Schaffung endgültigen Friedens und für die Befreiung der Arbeiterklasse wie bisher fortsetzen zu wollen.

Alsdann erstattet Edo Fimmen den Bericht der Seeleutekonferenz und begründet folgende von dieser dem Kongreß vorgelegte Resolution:

Die vom 4. bis 11. August im Hamburg unter Leitung der I.T.F. versammelten Vertreter der Seeleute-Organisationen,

von der Erwägung ausgehend,

daß Artikel 13 des Versailler Friedensvertrages den achtstündigen Arbeitstag oder die 48stündige Arbeitswoche vorsieht,

daß die Seeleute ohne Ansehen ihrer Verwendungsart das gleiche Recht auf Verbesserung ihrer Lebenslage haben wie die Arbeiterklasse zu Lande,

daß die allgemeine Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stunden-Woche an Bord der Schiffe der vertragschließenden Länder eine Beeinträchtigung des Seeschiffahrtsgewerbes nicht zur Folge haben kann,

beschließen und verpflichten sich,

von ihren Regierungen die gesetzliche Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stunden-Woche zu verlangen und sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Vorbedingungen zu einer alsbaldigen internationalen Verwirklichung geschaffen werden.

Der Bericht wird ebenso wie die Entschließung einmütig angenommen.

Williams erstattet den Bericht der Hafen- und Transportarbeiterkonferenz und unterbreitet in deren Auftrag folgende Resolutionen:

I.

Der in Hamburg zusammengetretene Kongreß der I.T.F. weist das Exekutivkomitee an, einen Beitrag ins Leben zu rufen, der gemeinsam mit dem Büro alle Angelegenheiten der Hafenarbeiter behandeln und alle notwendigen Schritte zur Verbesserung der Löhne und Hebung der wirtschaftlichen Lage der Hafenarbeiter unternehmen soll. Die Kosten der von den verschiedenen Ländern zu stellenden Beitratsmitglieder sind von den betreffenden Landesorganisationen selbst zu bestreiten.

II.

I. Der gegenwärtige Kongreß ist für die Einführung eines Lebenshaltungsdarlehnes für die Hafenarbeiter, die allzu lang unter den Nöten der Gelegenheitsarbeit gelitten haben. Die Löhne müssen in allen Ländern hinreichend sein, um den Lebensunterhalt einer ganzen Familie unter Berücksichtigung der Aufwendungen für die Erziehung der Kinder und für befriedigende Wohnungsverhältnisse zu sichern.

Um die Hafenarbeiter gegen ein Ueberangebot von Arbeitern aus anderen Berufskategorien zu schützen, ist ein Registrationsschema einzuführen. Den registrierten Hafenarbeitern ist bei Mangel an Beschäftigungsgelegenheit ein auskömmlicher Lohn zu garantieren.

II. Der Kongreß ist ferner dafür, daß die verschiedenen Regierungen alle Maßnahmen gegen Unfälle und Berufserkrankheiten treffen, die mit der Behandlung gewisser Ladungen, wie Häute, Oel, Teer usw. usw. verbunden sind.

Wenn trotzdem Unfälle vorkommen sollten, so ist den davon betroffenen Arbeitern eine Vergütung in der Höhe ihrer Löhne zu gewähren, wobei die Hafenarbeiter gegen die Ausbeutung durch Privatversicherungsgesellschaften zu schützen sind.

Ebenso sind Maßnahmen zu treffen, um den Hafenarbeitern befriedigende sanitäre und hygienische Arbeitsverhältnisse, auf allen Docks, Werften und in allen Häfen und deren Umgebung, wo Hafenarbeiter beschäftigt werden, erste Hilfe und ambulatorische Behandlung zu gewähren.

III. Weiter erklärt der Kongreß, daß Tragelasten, die von Hafenarbeitern und sonstigen Transportarbeitern zu behandeln sind, das Gewicht von 75 Kilo nicht überschreiten dürfen und appelliert dringend an die im Akkord und im Taglohn beschäftigten Hafenarbeiter die Behandlung schwererer Traglasten, die zu ernsten körperlichen Beschädigungen führen können, abzulehnen.

Um die vorstehend aufgeführten Forderungen zu verwirklichen, weist der Kongreß das Büro der I.T.F. und den in Resolution I genannten Beirat an, die aktive und unverzügliche Mitarbeit des Internationalen Arbeitsamtes zu verlangen und alles zur Erfüllung der Wünsche der der I.T.F. angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen zu tun.

III.

Der Kongreß erklärt die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffern mit Ladearbeiten in den Häfen aus mehreren Gründen für unzulässig, fordert die angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen auf, danach zu streben, daß in den Tarifverträgen Bestimmungen getroffen werden, durch die sich die Unternehmer verpflichten, Seeleute und Binnenschiffer zu Hafenarbeiten nicht zuzulassen, nimmt mit Zustimmung Kenntnis von den Bestrebungen der Seeleute- und Binnenschiffergruppen und -Organisationen, zu einer Beseitigung gesetzlicher und vertraglicher Bestimmungen zu gelangen, die die Seeleute und Binnenschiffer zur Verrichtung von Hafenarbeiten zwingen, und beschließt, den Seeleuten und Binnenschiffern bei diesen Bestrebungen die volle Unterstützung zu gewähren.

Alle drei Resolutionen werden einstimmig vom Kongreß angenommen.

Der Bericht der Kraftfahrerkonferenz wird von Lindley (Schweden) erstattet. Lindley legt folgende Resolution vor:

Die Sonderkonferenz der Kraftfahrer ist einstimmig der Meinung, daß die Kraftfahrer in Zukunft sich mit zu einer wichtigen Gruppe in der Sektion Transportarbeiter der I.T.F. entwickeln werden.

Der Wichtigkeit dieses jungen Berufes entsprechend, beantragt diese Konferenz, daß der I.T.F.-Kongreß den Generalrat beauftragt, baldmöglichst beim Sekretariat der I.T.F. für die Gruppe Kraftfahrer eine Unterabteilung einzurichten.

Des weiteren beantragt die Konferenz, daß die I.T.F. im Mitteilungsblatt den besonders gearteten Interessen der Kraftfahrer dadurch Rechnung trägt, daß für Veröffentlichungen und Besprechungen der verschiedenen nationalen Gesetze für den Kraftverkehr genügend Raum zur Verfügung gestellt wird.

Zur Durchführung der unbedingt notwendigen Internationalisierung der Gesetze für den Automobilverkehr ist erforderlich, daß die I.T.F. hierfür einheitliche Richtlinien für die ihr angeschlossenen Landesorganisationen aufstellt, die sich im wesentlichen auf folgende Punkte konzentrieren müssen:

1. Staatliche oder kommunale Fahrschulen.
2. Festsetzung des Mindestalters der Kraftfahrer auf 21 Jahre.
3. Zwangsversicherung der Berufskraftfahrer gegen Schadenersatz durch den Automobilhalter.
4. Einheitliche Ruhezeiten für Berufskraftfahrer, verankert in den Automobilgesetzen.
5. Sicherung des Arbeitsverhältnisses der Berufskraftfahrer während ihrer beruflichen Tätigkeit im Ausland.
6. a) Durchführung der Vorschriften über Aufstellung internationaler Warnungszeichen an gefährlichen Wegestellen des Durchgangsverkehrs in allen Ländern.
   b) Verbesserung der Vorschriften über internationale Kennzeichen der Kraftfahrzeuge sowie Signalinstrumente und Beleuchtung.

Zur Aufstellung der genauen Richtlinien für die Forderungen sowie weiteren bis heute noch nicht gelösten Aufgaben beantragen die Delegierten, daß der Generalrat baldmöglichst eine neue Spezialkonferenz der Kraftfahrer einberuft, an der der Vertreter der Kraftfahrer aller der I.T.F. angeschlossenen Landesorganisationen teilnehmen sollen.

Auf dieser Konferenz soll auch die Frage der Einführung eines internationalen Berufsabzeichens und Ausweises für Kraftfahrer seitens der I.T.F. einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Auch diese Resolution findet einmütige Annahme.

Alsdann spricht Jachade im Auftrag der Eisenbahnersektion der I.T.F. Er behandelt die von den verschiedenen Landesorganisationen eingebrachten Anträge und empfiehlt deren Annahme bzw. Ueberweisung an die Eisenbahnersektion zur weiteren Behandlung. U. a. befindet sich hierunter ein Antrag des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, der eine nähere Untersuchung über die Anwendung der passiven Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner anregt. Ein anderer Antrag fordert die Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremshütten, während andere Anträge die Einrichtung elektrischer Heizung in internationalen Zügen, die Einführung der automatischen Kupplung, der Signal-Wiederholung und durchgehender Bremsen betreffen. Ein weiterer Antrag verlangt eine Untersuchung über die Einwirkung der Elektrisierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals sowie eine Untersuchung über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen in Erwägung der Entwicklung des Autotransports und besonders hinsichtlich des Rechtsschutzes für das Personal. Ein Antrag der argentinischen Eisenbahner ersucht die Eisenbahnerorganisationen der I.T.F. um Ueberlassung der Pensions-Satzungen; ein Antrag der Eisenbahnerorganisation von Palästina fordert die Unterstützung der orientalischen Arbeiter in ihren wirtschaftlichen Kämpfen, während ein weiterer Antrag der holländischen Eisenbahner dem Sekretariat der I.T.F. für die geleisteten informatorischen Arbeiten die Anerkennung ausspricht und die Organisationen zur tatkräftigsten Unterstützung des Sekretariats auffordert. Ein Antrag endlich fordert die Organisationen auf, für eine möglichst starke Verbreitung des Mitteilungsblattes der I.T.F. zu sorgen.

Den Anträgen der Eisenbahnerkonferenz wird mit Einmütigkeit entsprochen. Nase (Tschechoslowakei) hält es für zweckmäßig, daß den Straßenbahnern die Möglichkeit geschaffen werde, die sie besonders berührenden Fragen unter sich zu behandeln und die Straßenbahner in Zukunft von der Eisenbahnersektion abzutrennen. Williams verspricht, daß diesem Wunsche in Zukunft Rechnung getragen werden soll, verweist aber zugleich darauf, daß die I.T.F. den Fragen der Straßenbahner stets ihre volle Aufmerksamkeit gewidmet habe.

Der Bericht der Binnenschifferkonferenz wird von Rudolph (Deutschland) erstattet. Folgende von ihm vorgelegte Resolutionen wurden unter einmütiger Zustimmung dem Exekutivkomitee bzw. Generalrat zur weiteren Behandlung überwiesen.

I.

Der 4. Kongreß der I.T.F. erklärt bezüglich der Binnenschiffer, gestützt auf die Beschlüsse der Konferenzen von Washington und Genua:

Die Beschlüsse dieser Konferenzen, soweit sie die Binnenschiffahrt betreffen, sind von den Regierungen der einzelnen Länder noch nicht durchgeführt. Deshalb fordert der 4. Kongreß der I.T.F. das Internationale Arbeitsamt auf, die beteiligten Regierungen zu veranlassen, diese Beschlüsse durchzuführen.

Ferner fordert der Kongreß der I.T.F. vom Internationalen Arbeitsamt die baldige Einberufung einer besonderen internationalen Konferenz für Binnenschiffahrt. Hierzu erscheint es erforderlich, festzustellen, welche Arbeits- und Lohnverhältnisse, sowie weiter welche sozialen Gesetzesbestimmungen (Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung, Arbeiterschutz, hygienische Bestimmungen) für die Binnenschiffahrt bestehen.

Der Kongreß der I.T.F. fordert das Internationale Arbeitsamt auf, diese Feststellungen in den einzelnen Ländern vorzunehmen und sie dem einzuberufenden Kongreß für Binnenschiffahrt zu überreichen.

In Anbetracht dessen, daß in den einzelnen Ländern Gesetzesentwürfe über Regelung der Binnenschifferverhältnisse in Vorbereitung sind, fordert der Kongreß das Internationale Arbeitsamt auf, seinen Einfluß bei den Ländergegierungen geltend zu machen, daß in den Gesetzen Bestimmungen vermieden werden, die im Widerspruch zu den Beschlüssen von Washington und Genua stehen.

II.

Der Vierte Kongreß der I.T.F. ersucht die Exekutive des Generalrates der I.T.F., die maßgebenden Organisationen aufzufordern, alsbald eine genaue Zusammenstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffahrt auszuarbeiten und der Exekutive zu übersenden.

Insbesondere sollen in diesen Zusammenstellungen enthalten sein:
Angaben über Arbeitszeit beim Laden und Löschen;
Nachtruhe;
Sonntagsruhe;
Bemannungsregelung;
Arbeiten in der Ladung;
Sozialgesetzgebung und Arbeiterschutzbestimmungen.

Der Kongreß hält es als Aufgabe der angeschlossenen Organisationen, für die einzelnen Strombezirke Konferenzen einzuberufen, auf welchen diese Zusammenstellungen zur Kenntnis gebracht und entsprechende Beschlüsse gefaßt werden, um dadurch möglichst gleichartige Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffahrt auf den einzelnen Stromläufen herbeizuführen und, soweit die soziale Arbeiterschutzgesetzgebung in Frage kommt, die Landesorganisationen in ihren Bestrebungen zu unterstützen und die Gesetzgebung im Interesse der Binnenschiffahrt zu beeinflussen.

Der Kongreß empfiehlt den angeschlossenen Organisationen, die auf den betreffenden Stromläufen stärkste Organisation zu beauftragen, jeweilig die Verständigung der Organisationen untereinander herbeizuführen als auch die Einberufung der Konferenzen zu übernehmen.

Internationaler Anti-Kriegstag 1924

am 3. Sonntag im September

Generalrat und Exekutivkomitee werden in der bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt, nur daß an Stelle von Tomschik (Oesterreich), Forstner als Vertreter von Oesterreich und der Schweiz in den Generalrat tritt.

Hierauf geht der Kongreß zur Wahl der Sekretäre über. Williams bezeichnet es als einen unhaltbaren Zustand, daß der Generalsekretär der I.T.F. gegenwärtig ehrenhalber angestellt ist und sein Gehalt als Sekretär der Seeleute-Sektion bezieht. Dieser Zustand ist darauf zurückzuführen, daß Fimmen früher Sekretär des I.G.B. war und bei seinem Austritt von der Seeleute-Sektion der I.T.F. als deren Sekretär gewählt worden ist. Namens des Exekutivkomitees schlägt Williams vor, Fimmen als besoldeten Generalsekretär und Nathans als zweiten Sekretär zu wählen. Namens der deutschen Delegationen erklärt Scheffel, daß die deutschen Organisationen an der Tätigkeit Fimmens sachliche Kritik zu üben hätten und daß sie wünschen, daß Fimmen auf einem ganz bestimmten Gebiet in seinem ungehemmten Tatendrang Schranken gezogen werden. Fimmen wolle wohl immer das Gute, aber leider bewirke er oftmals das Böse. Darum sei es erforderlich, daß Fimmen immer im engsten Einvernehmen mit dem Exekutivkomitee handle. Unter dieser Voraussetzung seien die deutschen Organisationen für die Wiederwahl Fimmens und Nathans und ersuchen den Kongreß, einmütig für die beiden bisherigen Sekretäre zu stimmen. Chachuat (Frankreich) schließt sich dieser Erklärung an und fordert eine Antwort von Fimmen. Fimmen ersucht hierauf die Delegierten, sich nicht von persönlichen Sympathien leiten zu lassen. Man müsse ihn nehmen, wie er sei, mit seinen schlechten und guten Eigenschaften. Seine Auffassungen wichen in mancher Beziehung von den heute in den Gewerkschaften geläufigen ab, aber es sei selbstverständlich, daß er sich den Beschlüssen des Kongresses und des Exekutivkomitees unterwerfe. Er gebe zu, in der letzten Zeit in dieser Beziehung hier und da gefehlt zu haben und wolle in Zukunft sein Bestes tun. Er müsse aber die Freiheit haben, eine eigene Meinung zu haben und diese auch vertreten zu können. Seinen Standpunkt präzisierte Fimmen wie folgt: Organisatorisch halte ich unsere internationale Organisation für die einzig richtige. Ich habe viel daran zu kritisieren, ich meine, daß wir mehr nach links marschieren müssen und daß die Kritiken von Organisationen, die uns nicht angehören, in mancher Hinsicht begründet sind. Nach wie vor vertrete ich die Auffassung, daß wir, will unsere Organisation ihre Aufgabe erfüllen können, zur Einheit kommen müssen im Interesse der Arbeiterschaft. Dafür kämpfe ich und dazu muß ich Freiheit haben. Ich stehe zu unserer Organisation. Sie ist die einzige wirkliche Organisation. Auf der anderen Seite besteht eine Tendenz, aber keine Organisation.

Der Kongreß nimmt die Erklärung Fimmens mit Beifall auf. Die hierauf vorgenommene Abstimmung ergibt einmütige Wiederwahl von Fimmen als Generalsekretär und Nathans als zweiter Sekretär.

Williams spricht allen Delegierten für die Mitarbeit und die Unterstützung der Kongreßleitung den Dank aus. Der Kongreß habe ein großes Arbeitspensum erledigt und es gelte nun, die gefaßten Beschlüsse zu verwirklichen.

Hierauf erklärt Williams den Kongreß für geschlossen. Die Delegierten erheben sich und singen stehend die Internationale.

Um den endgültigen Reichswirtschaftsrat.

Seit dem 28. November 1923 liegen der Reichsregierung Vorschläge des Verfassungsausschusses des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats über die Bildung von Bezirkswirtschaftsräten und des endgültigen Reichswirtschaftsrats vor, ohne daß die Reichsregierung bis zum heutigen Tage diesen Vorschlägen auch nur im geringsten nähergetreten wäre.

Dagegen war die Reichsregierung bisher um so eifriger bemüht, die Wirksamkeit des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates einzuschränken. Die Vollversammlungen dieser Körperschaft sind seit längerer Zeit ganz ausgeschaltet, die Tagungen der minderwichtigen Ausschüsse unterbunden und auch die drei Hauptausschüsse sind in ihrer Wirksamkeit erheblich eingeengt worden.

Es gehört mit zu dem gegenwärtigen antisozialen Kurs, wenn die Reichsregierung sozialpolitische Vorlagen dem Vorläufigen Reichswirtschaftsrat nicht mehr zur Begutachtung unterbreitet und die ihm bisher vorgelegten, wie z. B den Entwurf des Arbeitsgerichtsgesetzes, die beiden Arbeitszeitgesetze, den Entwurf einer Arbeitslosenversicherung, die Schlichtungsordnung, das Hausgehilfengesetz, sowie die internationalen Abkommen von Washington, Genua und Genf zurückgezogen hat bzw. nicht weiter verfolgt.

Der Bundesausschuß des A.D.G.B. bringt daher durchaus die Auffassung der beteiligten Wirtschaftskreise zum Ausdruck, wenn er mit der nachstehenden Kundgebung an die Oeffentlichkeit tritt:

Der Abbau des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates hat für die Vertretung der wirtschaftspolitischen Interessen der Arbeiter eine unhaltbare Lage geschaffen, die mit längerer Dauer immer unerträglicher wird.

Ueber zwei Drittel der Mitglieder des Reichswirtschaftsrats sind seit Beginn des Jahres ihrer Rechte beraubt und von jeder Mitarbeit ausgeschaltet. Den Ausschüssen, die noch tagen dürfen, ist das Recht der Initiative genommen. Plenarsitzungen haben seit länger als Jahresfrist nicht stattgefunden. Die wichtigsten Wirtschaftsfragen werden ohne die in der Verfassung des Reiches vorgesehene Mitwirkung des Reichswirtschaftsrats entschieden. Mehrere Gesetzesvorlagen, die ihm früher zur Begutachtung unterbreitet wurden, hat die Reichsregierung unerledigt wieder zurückgezogen.

Die längere Aufrechterhaltung dieses Zustandes ist unvereinbar mit Art. 165 der Reichsverfassung. Auch der Hinweis auf erforderliche Ersparnisse im Reichshaushalt kann einen solchen Dauerzustand nicht rechtfertigen, da der Vorläufige Reichswirtschaftsrat bereits im November 1923 der Reichsregierung in seinem Gutachten über die endgültige Gestaltung des Reichswirtschaftsrats den Weg gezeigt hat, eine dem Art. 165 der Reichsverfassung entsprechende Vertretung mit wesentlich verminderten Kosten zu schaffen.

Der Bundesausschuß des A.D.G.B. erhebt die dringende Forderung an die Reichsregierung und den Reichstag, dem gegenwärtigen unwürdigen Zustand, den der dezimierte und entrechtete Vorläufige Reichswirtschaftsrat darstellt, baldigst ein Ende zu machen und ein dem Gutachten des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats entsprechendes Gesetz über den endgültigen Reichswirtschaftsrat ungesäumt zu beschließen, bis dahin aber die zur vollen Arbeitsfähigkeit des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats erforderlichen Etatmittel zu bewilligen.

Die Regierung wird wohl kaum Zeit für „solche" Fragen haben. Sie hat genug zu tun, ihre Brotwucherpolitik mit Scheinargumenten volkswirtschaftlich zu verbrämen. — Ja, ja: Der 4. Mai.

Adolf Bleck

Wiederum hat der Deutsche Verkehrsbund einen seiner Getreuesten verloren. Am 6. August ist mit ihm ein unermüdlicher Kämpfer für die Arbeiterbewegung aus dem Leben geschieden. Am 5. November 1863 in Lychen geboren, gehörte der Verstorbene zu den Mitbegründern des Berliner Kohlenarbeitervereins, der sich im Oktober 1907 dem Zentralverbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter — dem heutigen Deutschen Verkehrsbunde — anschloß. Nach dem Zusammenschluß war Bleck jahrelang als Sektionsleiter der Kohlenarbeiter tätig. Das Vertrauen der Berliner Kollegen berief ihn im Jahre 1907 zum Revisor der Hauptkasse des Verbandes und der Verbandstag 1912 übertrug ihm das verantwortungsvolle Amt des Obmanns der Revisionskommission, das er bis zu seinem Tode verwaltete. Das Leben Adolf Blecks gehörte auch der Sozialdemokratischen Partei, für die er jahrzehntelang in aufopferungsvoller Kleinarbeit wirkte. Ein dauerndes Gedenken all' derer, die mit ihm zusammengearbeitet haben, ist dem Verblichenen sicher.

Ein deutsches Dumping.

Unter Dumping versteht man den Verkauf von Waren unter dem Weltmarktpreis, oft sogar unter dem Gestehungspreis. Es wird angewandt, um neue Märkte zu erobern oder umstrittene Absatzgebiete zu behaupten. Eine Reihe von Tatsachen läßt darauf schließen, daß weite Kreise des deutschen Unternehmertums in einem neuen deutschen Dumping das geeignete Mittel erblicken, verlorengegangene Positionen auf dem Auslandsmarkt zurückzugewinnen. Seit kurzem werden in New York leichte Schienen und Stabeisen 18% unter dortigem Preise angeboten, und der „Textil-Export-Verband", der zirka 40—50 deutsche Fabriken umfaßt, hat in Amerika eine kräftige Aktion eingeleitet, den Absatz deutscher Textilien zu erweitern, die schließlich nur auf Unterbietung der amerikanischen Preise hinauslaufen muß und auch hinauslaufen. Das Eintreten der Industrie für die Agrarschutzzölle läßt sich auch nur im Hinblick auf die Dumpingpläne verstehen. Jedenfalls erwartet man von der Landwirtschaft, die seit kurzem ihren bisher sehr energisch geführten Kampf um Ermäßigung der Industriepreise eingestellt hat, Einsetzen für Industriezölle. Auch im Reichsverband der deutschen Industrie scheint auf Grundlage eines Dumpings eine Einigung mit der Fertigwarenindustrie erfolgt zu sein, die ebenfalls ihren leidenschaftlichen Kampf, z. B. gegen die hohen Eisenpreise und Preise der Spinner, aufgegeben hat.

Die Vertreter einer Dumpingpolitik stehen ohne Zweifel immer unter dem Zwange der Inflationspsychose. Während der Markentwertung war die deutsche Wirtschaft tatsächlich in der Lage, ihre Waren zu unerreicht billigen Preisen abzugeben. Deutschland betrieb ein Riesendumping, gegen das Anti-Dumpingmaßnahmen, z. B. die belgischen Differenzialzölle und die englische Handelsabgabe (Recovery Act) versagten. Ist das Spiel, wenn auch in kleinerem Ausmaß, nun zu wiederholen? Und welche Voraussetzungen sind dafür vorhanden?

Nach dem Kriege kam es in der deutschen Wirtschaft darauf an, Mittel zur Bezahlung der auf dem Weltmarkt durch Deutschland getätigten Käufe zu beschaffen und diese in Devisen umzuwandeln. Zwei Operationen wurden also durchgeführt, die wir als Inflation und Dumping bezeichnen. Nicht die Notenpresse schaffte Werte, sondern der Kursrückgang der Mark, der alle Markbesitzer (Rentner, Sparkasseneinleger usw.) enteignete. Der Vorgang schließt mit der Vernichtung des deutschen Leihkapitals ab, aus der die gegenwärtige Krise entstand. Die Umwandlung der durch die Inflation erfaßten Werte in Devisen, die nötig wurde, weil das Ausland unser Zahlungsmittel ablehnte, vollzog sich durch Dumping. Es beruhte auf dem Unterschied zwischen Nominallohn und Barlohn. War bei der Inflation der Leihkapitalist, der Rentner usw. der Leidtragende, so bezahlte beim Dumping der Arbeiter, Beamte, Angestellte usw. die Zeche. Das Spiel ging zu Ende nicht etwa durch Einführung wertbeständigen Geldes, sondern weil die der Inflation zur Verfügung stehenden Mittel erschöpft waren. Die Billionenmarkkurse waren nur ein letzter Versuch, die Reservoire auszupumpen.

Die Inflation hatte sich heiß gelaufen und damit auch das Dumping. Eine Wiederholung ist unmöglich, eben weil wir ein solches Dumping nicht mehr finanzieren können, denn der Preisunterschied zwischen deutscher und ausländischer Ware ging zu Lasten der deutschen Papiermarkguthaben und der Lohnempfänger.

Ueber diese Zusammenhänge sind sich die Propagandisten eines neuen Dumpings im klaren. Deshalb scheidet in ihren Dumpingplänen die Inflation als untaugliches Mittel aus und kommt höchstens als willkommene Folge des überteuerten deutschen Warenpreises, an dem das Ausland den Kurs des deutschen Geldes abschätzt, in Frage. Ausgangspunkt für das neue Dumping ist der deutsche Markt; von ihm soll durch Zoll die Einfuhr billigerer ausländischer Waren abgehalten werden. So wird die Möglichkeit geschaffen, Monopolpreise für den deutschen Binnenmarkt zu diktieren. Diese müssen zum mindesten so hoch sein, daß sie den Verkauf deutscher Waren ins Ausland zu Dumpingpreisen gestatten.

Es handelt sich also um die geräuschlichste Form des Dumpings, der Unterbietung der Weltmarktpreise auf Grund überteuerter und übersetzter Inlandspreise.

Die Politik ist seit Zusammenbruch des großen deutschen Dumpings im Sommer 1923 konsequent verfolgt worden. Die Regierung hat nie die Absicht gehabt, die deutschen Preise, die weit über Friedens- und Weltmarktpreis liegen, zu drücken. Das beweist das famose Kartellgesetz und die Enquetekomödie zur Feststellung der übersetzten Textil- und Lederpreise. Ganz klar werden aber die Zusammenhänge, wenn man sich der Tendenz, der ein Pakt im Reichsarbeitsministerium zugrunde lag, die deutschen Löhne unter dem Friedensstand zu halten, erinnert. Noch im Mai und Juni lagen die deutschen Löhne mit 47% unter den englischen und mit 34% unter den tschechoslowakischen Löhnen, die für den deutschen Weltbewerb besonders in Frage kommen. Die amerikanischen Löhne übersteigen die deutschen sogar um ca. 300%.

Der beabsichtigte deutsche Dumpingpreis im Auslande soll also aus dem übersetzten deutschen Inlandspreis und der Unterbezahlung des deutschen Arbeiters resultieren.

Bis vor kurzem stand der Verwirklichung dieser Dumpingpläne die Kreditpolitik der Reichsbank im Wege, deren Ziel auf Sicherung des deutschen Wechselkurses (Stabilität der Rentenmark) und Preisermäßigung hinauslief. Sie ist aber jetzt bereits derart durchlöchert, daß sie kaum noch als Hindernis betrachtet werden kann. Dabei hat die Stillegungsaktion der deutschen Unternehmer keine unwichtige Rolle gespielt. Von Wichtigkeit für die Durchführung des Dumpings ist die Ermächtigung der Regierung, die Zölle zu ändern, wodurch erst der deutsche Markt vom billigeren Weltmarkt abgeschlossen und Monopolpreise diktiert werden können. Die Regierung fordert diese Ermächtigung in der Zollvorlage. Sie ist ohne weiteres das Kernstück der Vorlage und viel wichtiger als die Wiederherstellung der alten Getreidezölle, was in Zukunft beobachtet werden muß.

Dem zähen Festhalten der deutschen Wirtschaft an den übersetzten Preisen liegt also die Spekulation auf ein Dumpingsystem zugrunde, das in Kürze zusammenbrechen muß. Der erfolgreiche Stoß der amerikanischen Textilindustrie gegen die englischen Dumpingpreise beweist, daß jede Wirtschaft Mittel genug hat, um sich gegen Dumping zu wehren. Ein anderes Bild ergibt sich durch die Bestrebungen nach Agrarzöllen. Hier werden Agrarstaaten getroffen, die natürliche Abnehmer deutscher Waren sind. Sie werden natürlich ihre Grenzen wie Deutschland schließen und versuchen, den Bedarf an Waren aus der heimischen Industrie zu decken. Das bedeutet Begünstigung einer Industrie, während des Krieges aus dem Boden gestampft, die unrentabel und ohne Existenzberechtigung arbeitet. Sie würde ohne Zoll eher verschwinden und so der Weltwirtschaft am besten dienen.

Für die deutschen Arbeiter und die deutsche Wirtschaft ist ein deutsches Dumping Lebensgefahr. Dumpingpreise bedeuten Einschränkung der Lebenshaltung, also Reduzierung der Kaufkraft. Diese müßte in Deutschland so weit gewuchert werden, daß die Arbeitsgelegenheit aus den ausländischen Aufträgen nicht den Verlust an Aufträgen aus dem Inlandsmarkt ausgleichen könnte.

Der Arbeiter usw. ist also am Dumping nicht interessiert.

Andererseits stellt sich die Wirtschaft beim Dumping auf den billigen Massenartikel ein, während bei den niedrigen Löhnen die Fähigkeit des deutschen Arbeiters als Qualitätsarbeiter, die immer von auskömmlicher Bezahlung abhängt, verlorengehen muß.

Das Dumping bedroht also Fundament und Zukunft der deutschen Wirtschaft, die den Auslandsmarkt nur durch Qualitätsware erobern kann.

Aus dieser Ueberlegung ergibt sich die Forderung nach einer Angleichung der deutschen Preise an die Auslandspreise, der sogenannten Preisnormalisierung, die erst die Grundlage für die Reorganisierung des deutschen Außenhandels ist.

Aus unserem Berufe

Hafenarbeiter.

Danzig. Der letzte Lohntarif für die Weichselholzarbeiter, der für die Monate Juni und Juli Gültigkeit hatte, sah Stundenlöhne von 90—100 Guldenpfennigen vor. Der größte Teil der Arbeiten auf den Holzfeldern wurde jedoch im Akkord ausgeführt und ermöglichte einen durchschnittlichen Akkordüberverdienst von 40 bis 50 Prozent. In vielen Fällen wurde aber bei der Akkordarbeit nur gerade der Stundenlohn erreicht.

In den letzten Wochen hat die Arbeit auf den Holzfeldern merklich nachgelassen, so daß ein nicht unerheblicher Teil der Weichselholzarbeiter arbeitslos wurde. Die Ursachen sind auch hier wie in anderen Gewerben in der Kapitalnot und in der darauf zurückzuführenden das Wirtschaftsleben bedrückenden Krise zu suchen. In Erkenntnis dieser Tatsachen haben denn auch die Holzarbeiter beschlossen, von neuen Lohnforderungen für den Monat August abzusehen, obwohl die im Monat Juni durch die Indexziffer nachgewiesene Verteuerung der Lebenshal-